Monopolios contra Venezuela

1870-1914

Lola Vetencourt G.

ICIONES

vadell hermanos EDITORES

X20539

Escaneado con CamScanner

AAU 2442
HD 2362
V47
e.3

Lola Vetencourt G.

Libro donado a la Biblioteca
de la Universidad Católica
Andrés Bello por el
Dr. Nicolás Vegas Rolando

Monopolios contra Venezuela

1870 - 1914

AAU 2442 00300000

UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
DEPARTAMENTO ADQUISICIONES
BIBLIOTECA CENTRAL
DONACIÓN

EDICIONES
FACES/UCV

Caracas
1988

vadell hermanos
EDITORES

Escaneado con CamScanner

COEDICION
VADELL HERMANOS EDITORES/FACES-UCV

© Copyright 1987. Lola Vetencourt

Vadell Hermanos Editores
Calle Montes de Oca. Edificio Tacarigua. Piso 6
Valencia. Venezuela
Teléfonos: Valencia (041) 84.620 - 54.391
Caracas (02) 572.52.48 - 572.31.08

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
de la Universidad Central de Venezuela
Ciudad Universitaria. Caracas

Impreso en Venezuela
por Miguel Angel García e Hijo, s.r.l.

Depósito Legal ISBN 980-212-013-8

Indice

Libro donado a la Biblioteca
de la Universidad Católica
Andrés Bello por el
Dr. Nicolás Vegas Rolando

		Página
	DESPEJANDO EL CAMINO PARA ESTE LIBRO	11
	PRELIMINARES	15
	INTRODUCCION	19
I.	EL PUNTO DE PARTIDA	25
II.	LA ORGIA FERROVIARIA	55
III.	ORO, COBRE Y HIERRO: FESTIN DE LOS MONOPOLIOS	
	La Fiebre del Oro	83
	El Británico Monopolio del Cobre	108
	El Conflicto por el Hierro	113
IV.	EL ACOSO DEL CAPITAL	
	El Trust del asfalto: Intervencionismo y negocio	119
	Carnaval de Concesiones y la apropiación del petróleo	143
V.	LOS TENTACULOS FINANCIEROS	
	Subasta Bancaria y Rentas Públicas	157
	De la Compra a la Venta de un País	176
VI.	MONOPOLIOS Y CONFLICTOS	
	El Puerto de La Guaira y las infracciones de un monopolio	187
	Los norteamericanos y el monopolio de la navegación	195

Escaneado con CamScanner

La conspiración del "Cable Francés" 202
El monopolio compartido de los teléfonos 206
Ingleses y Tranvías de Caracas 210
Empresas de servicio y comercialización, de la discordia a la depredación 211

CONCLUSION 225
BIBLIOGRAFIA 233
ANEXOS 243

A Daniel y Diana

Escaneado con CamScanner

"Desde que el ferrocarril fue inaugurado oficialmente y empezó a llegar con regularidad los miércoles a las once, y se construyó la primitiva estación de madera con un escritorio, el teléfono, y una ventanilla para vender los pasajes, se vieron por las calles de Macondo hombres y mujeres que fingían actitudes comunes y corrientes pero que en realidad parecían gente de circo... Entre esas criaturas de farándula con pantalones de montar y polainas, sombrero de corcho, espejuelos con armaduras de acero, ojos de topacio y pellejo de gallo fino, uno de tantos miércoles llegó a Macondo y almorzó en la casa el rechoncho y sonriente Mr. Herbert".

Gabriel García Márquez,
Cien Años de Soledad.

Escaneado con CamScanner

Despejando el camino para este libro

No quiero hablar del libro ni de la autora que es lo habitual en los prólogos. Ya Lola Vetencourt ha publicado varias obras, algunas no ajenas o remisas al éxito y entre ellas, una que encarna un modelo perfecto de investigación en lo que llaman fuentes primarias esos nuevos frailes que son los metodólogos. En estas líneas quiero hablar de los verdaderos profesores universitarios a los cuales pertenece Lola Vetencourt. Hay en nuestras casas de estudio, perdóneseme que empiece refiriéndome a los opuestos a Lola, existen muchos granujas o como los llamaba don Ramón del Valle Inclán tunos que engañan y simulan para alcanzar y mantener un prestigio o una reputación que no merecen. Cuántos docentes de nombradía o relevancia nacional salen de las aulas, tras treinta o más años de ejercicio didáctico, sin una obra publicada, vírgenes de originalidad, lampiños de ingenio, como se dice en el béisbol con cero hit, cero error, cero carrera. A esa categoría es dable lanzar a muchos profesores universitarios que ganaron su cielo sin ningún escapulario o con escapulario ajeno. Hay otros que prosperan y conquistan encargos de dirección en las Universidades con el ejercicio de esa intriga tropical que hubiera divertido a Sancho Panza. La zancadilla y la maniobra en las Universidades son tan frecuentes como en el Congreso, los partidos, los burdeles, los Ministerios y las Academias. No escasean tampoco ahora que mencionamos a los partidos, los que por incitación de éstos forman una burocracia académica, chinchurriaje el más ominoso que haya invadido nuestra educación superior. De allí salen el maleante que hace negocios a la sombra de las Uni-

Escaneado con CamScanner

versidades, el payaso de carrera digna de compararse con la de un titiritero, en fin, los salvadores de papel y los revolucionarios de ocasión que no aguantan una ofensiva de billetes cuando el sistema repara en ellos y los invita.

Lola Vetencourt milita en otras esferas universitarias que contra la calumnia y el desprecio han transformado nuestra casa superior de estudios en un yunque intelectual. Son los profesores de una constante renovación en sus métodos docentes, que no permiten el marchitamiento de sus programas de estudio, que alternan y discuten con sus estudiantes y que cuando viajan al exterior localizan libros y rastrean archivos en busca de ideas o sugerencias valederas para su trabajo. En los últimos treinta y tantos años la Universidad venezolana ha tenido los profesores más laboriosos y responsables de toda su historia. Aquí vivimos, como todo país en decadencia, glorificando el pasado para lapidar o denostar del presente. Se dice que la vieja Universidad, la del siglo pasado, era un dechado de fecunda producción y de lúcida clarividencia. Es una de esas mentiras convencionales que hacen carrera empujadas por viejos prevaricadores convertidos en próceres. La vieja Universidad no legó al país más de una media docena de libros. Desde la separación de la Gran Colombia hasta 1938 pueden contarse con los dedos de la mano los libros publicados por docentes de nuestras Universidades, casi todos ellos en el campo del Derecho. No hubo una sola investigación relevante o siquiera meritoria y la educación consistía en una faena repetitiva como si los estudiantes hubiesen sido loros. Si algo no puede reivindicarse en la Venezuela que va de la muerte de Bolívar a la de Gómez es la Universidad. Casa de segundones la llamó Gallegos y bien merecía ese dictado. La Universidad viene a comenzar, casi diríamos que aparece, en 1936 cuando a ella ingresan la irreverencia, la rebeldía y la angustia para arrojar a una Edad Media que no tenía la excusa del aislamiento ni dejó a falta de dignidad y preocupación una Summa Teológica.

Hoy el país tiene por primera vez profesores que investigan, discuten y escriben. Cada Universidad llena catálogos de obras sobre los más variados campos de la inquietud o de la curiosidad del hombre. Los textos, extranjeros en su totalidad hasta hace décadas, empiezan a lucir en sus lomos nombres de autores criollos forjados y alentados por las Universidades. Más allá de la enseñanza **strictu sensu**, del aula o de la cátedra, los centros de investigación y de discusión lanzan al viento sus fantasías o sus trabajos en libros que derraman versos, recogen leyendas populares, escatan tradiciones añejas y rastrean los poros de la vida nacional. Economía, Medicina, Arquitectura, Literatura o Historia son otros frentes de una creación que necesitó más de un siglo para despertar. Muchos de los autores de obras universitarias, catedráticos o investigadores, son hombres y mujeres jóvenes que llevan uno o dos decenios en la carrera docente. No tienen resonancia nacional ni han enraizado en las roscas que en Venezuela se encargan de consagrar. Pero ellos con sus libros que salen por decenas cada año constituyen lo esencial de la cultura intelectual del país en nuestros tiempos. Las tres Universidades más antiguas del país, la Universidad Central, la Universidad de los Andes y la Universidad del Zulia destacan con una singularidad resonante en este empeño del libro debido a sus profesores. Lola Vetencourt es una de las mujeres que desde la Universidad, a la cual ingresó en los años sesenta, ha nutrido con ahínco y con acierto esa bibliografía nuestra que ya empieza a emanciparnos del texto extranjero. Varias obras de texto, entre ellas una sobre la historia de la economía mundial que nos alivia del recurso al libro de los profesores de Francia o de la URSS, y varias obras de investigación, en el sendero de la que hoy ve la luz, hacen de Lola Vetencourt una veterana del deber y una hija auténtica de la Universidad. Frente a tanto simulador que hay en las casas de estudio, que no vamos a vituperar otra vez porque es mejor pasar sin mirarlos como recomendaba Dante en la Divina Comedia, Lola Vetencourt es la demostración palpable de la fecunda síntesis de pensamiento y trabajo sobre la cual descansa el progreso humano. Ha trabajado ella y ha soñado, ha forjado discípulos y se ha perfeccionado ella misma. Aquí está su obra. Cuando ella deje la Universidad, no habrá pasado en balde. Se esfumará su figura del aula y de las bibliotecas. Pero en las manos de una muchacha o de un muchacho, las hojas del libro que acaricien sus dedos juveniles recordarán que allí mismo en otros tiempos hubo una profesora que llevaba en el alma la mecha de la inconformidad, que en el fondo es la materia prima de todo cambio. Universidad sin honradez, rebeldía y preocupación no es Universidad. Por ello Lola Vetencourt es una auténtica universitaria.

Domingo Alberto Rangel

Escaneado con CamScanner

Preliminares

La acción ejercida por los monopolios empresariales establecidos en Venezuela a finales del siglo pasado y en los primeros años del presente, ha sido poco estudiada en nuestra historiografía. Intentamos en este trabajo incursionar en la peculiar aventura de dichos monopolios. Desde 1870 en adelante en el sistema capitalista ocurren una serie de cambios, que permitió pensar, a sus más relevantes teóricos, que se estaba en presencia de un capitalismo cualitativamente distinto al capitalismo que impulsaba fundamentalmente el intercambio de mercancías, los empréstitos a los débiles países, y el libre cambismo. La nueva modalidad que adquiere el sistema mundial, se manifiesta a través de una serie de indicadores, uno de los cuales es la consolidación del fenómeno monopólico que se convierte en esencia insustituible del sistema.

En el trabajo se ha escogido como punto de arranque el año de 1870 que ha sido aceptado como fecha de nacimiento del sistema imperialista, a partir de este momento se comienza a consolidar la nueva modalidad expansionista que asumen las empresas cada vez más poderosas, grandes y opresivas, que se expanden por todo el orbe. En el año de 1914, fecha tomada como tope en nuestra investigación, ocurre un hito histórico: el inefable estallido de la Primera Guerra Mundial. Justamente este hecho es el fruto de la primera conflagración monopólica planetaria. En lo que se refiere a Venezuela en este período, se siente im-

Escaneado con CamScanner

placablemente el arraigo de los monopolios que continuarán desarrollándose hasta nuestros días. Tal hecho estará estrechamente vinculado a la circunstancia de iniciarse la transformación de Venezuela, de un país, casi exclusivamente agrario, en un país casi exclusivamente petrolero. La consolidación de este proceso, a partir de 1914 estará, sin embargo, fuera de nuestro campo de estudio.

La cronología adoptada, como fruto de fenómenos sociales, está ausente de toda rigidez; de tal manera, cuando se ha considerado necesario, se ha penetrado en las raíces históricas de un fenómeno o se ha conducido éste hacia años posteriores, transitando así por etapas fuera de lo propuesto. Un caso similar ha ocurrido con las series estadísticas utilizadas, que muchas veces desbordan la periodificación establecida, o pueden también resultar cortas para lo requerido. Sobre la obtención de los datos estadísticos, estamos seguros de no haber recabado todo lo existente sobre el tema, por lo limitado de nuestros archivos y recursos, y muy posiblemente lo que hemos obtenido, no ha sido aprovechado cabalmente, lo mismo podemos decir sobre la actuación de las empresas monopólicas que operaron en el país. Sirvan los casos aquí considerados, como elocuentes e ilustrativas muestras de lo que perseguimos demostrar.

Hemos escogido el tema a objeto de poner de relieve los problemas que suscitaron en Venezuela las opresivas relaciones internacionales, con su conformación empresarial como punta de lanza. Nuestro intento tiene una validez práctica y académica que pretende evidenciar ante nuestros estudiantes de la Escuela de Administración y Contaduría de la Universidad Central de Venezuela, la acción incontrolable de los monopolios empresariales cuando éstos desbordan los límites de lo permisible.

Se ha utilizado en su oportunidad las siguientes abreviaturas: B.N.S.N., que significa Biblioteca Nacional Sección Manuscritos. A.A. de la H. por Archivo Académico de la Historia. A.H. de M.: Archivo Histórico de Miraflores.

Deseo finalmente reconocer la deuda de gratitud que me une a mis colegas y amigos Domingo Alberto Rangel y Nora Castañeda de Rivero por sus valederas observaciones. Menciono en el mismo sentido a mi hijo Alberto Enrique Antúnez por sus certeras traducciones. Los aportes de tales personas estuvieron acompañados de manifestaciones de entusiasmo y amabilidad.

Escaneado con CamScanner

Introducción

América Latina se integra desde la expansión europea dentro del sistema económico mundial del capitalismo. Las relaciones establecidas por la adecuación de la sociedad al nuevo modelo de crecimiento, dieron inicio a una nueva fase histórica sobre el tradicional devenir dialéctico de las sociedades americanas; **La Dependencia Colonial Hispánica,** *impuesta por derecho de conquista, obligó a Latinoamérica a ceder su excedente económico en favor de Europa. Así, la sociedad adopta y se adapta a los patrones foráneos, a tal punto, que después de la sangrienta guerra de independencia, la región se mantuvo dentro del mismo molde de la dependencia, sólo que había caído bajo la modalidad* **semicolonial británica.** *En esta época se consolidan las expresas condiciones de un capitalismo industrial pujante, como consecuencia de la considerable acumulación de riquezas de años anteriores. La industrialización se amplía inusitadamente cada vez más, para reafirmar y entronizar relaciones económicas más audaces, elevadas e imperiales que preparan la* **dependencia neocolonial** *que arraigará a partir de 1870.*

Para esta época, el capitalismo obedeciendo a razones propias de su desarrollo ofrece una imagen distinta al modelo mercantil liberal, permitiéndose así la estructuración del monopolio; este surge entonces a partir de la libre competencia. El monopolio moderno es en consecuencia el producto del desarrollo histórico y evolutivo del sistema capitalista, en otras palabras, de la libre concurrencia se engendró la concentración empresarial y de allí se pasó al monopolio. Se origina así un capitalismo de mayor

Escaneado con CamScanner

envergadura, cuyos monopolios, internacionales, semejantes a rémoras marinas, se fijarán estratégicamente en escala planetaria en los diferentes sectores económicos ejerciendo y consolidando su fatal impronta.

Lenin ha señalado tres puntos de partida para la formación de los monopolios: **Primero**. El monopolio nace de la concentración de la producción cuando llega a un grado elevado de su desarrollo. **Segundo.** Los monopolios han surgido de los bancos, los cuales, de modestas empresas intermediarias que eran antes, se fueron convirtiendo en monopolios financieros. **Tercero.** El monopolio ha nacido de la política colonial. De tal manera que el rol desempeñado por las colonias fue causa y efecto de la monopolización del sistema mundial desde el momento en que se comienzan a alojar en todo el mundo los monopolios empresariales impelidos desde los centros hegemónicos. El emergente capitalismo financiero genera un excedente de capitales en sus países de origen, que además de resolver problemas internos, dichos capitales, también se expanden por el mundo. Son en principio los países europeos los iniciadores de esta carrera, con lo cual lograrán que América Latina, Asia y Africa continúen produciendo servilmente para Europa, sólo que ahora, sería bajo una nueva receta y, la succión de las riquezas se realizaría sobre cabalgantes empresarios monopolistas. Países como Inglaterra, Francia y Alemania primero y posteriormente Estados Unidos y Japón, asumen la misma modalidad imperialista. Los países capitalistas aunque se desarrollan en niveles y escenarios distintos van articulando orgánicamente, un conjunto de dispositivos que internalizan en un todo las relaciones económicas.

Los países atrasados con sus reservorios agrícolas o mineros generan un nuevo cuadro de expectativas para el capital excedente. La llegada de capitales con su pujante oleada de inversiones, facilita la salida de las exportaciones promoviéndolas y condicionándolas. Los nuevos empresarios "modernizan" estas economías adecuándolas a las noveles pautas producto de la movilización de los recursos en gran escala. Surgen como hongos, ferrocarriles, empresas mineras, puertos, empresas de servicio, de comercialización, etc. Las inversiones en tan variadas actividades, como contrapartida, arrancan a los gobiernos las más versátiles concesiones, franquicias, prebendas y privilegios que

tienen como finalidad ejercer el control sobre las más importantes actividades generadoras de beneficios, lo cual reafirma cada vez más en esencia la neo-dominación. El monopolio es el mejor agente vitalizador y rejuvenecedor que tienen los países imperiales. Así, puntualmente, van integrando los más lejanos países de la tierra a sus países originarios. Unas veces vienen como ejércitos y flotas, otras aparecen como emprendedores empresarios, otras veces son activos financistas promotores de onerosos empréstitos a los gobiernos, pero independientemente del estilo, se va creando una sólida red invisible y envolvente de intereses imperiales, rigorizados por la inversión directa que busca el control empresarial total.

Venezuela, también fue zona apetecible en el reparto monopólico. Desde tiempo atrás, había sido sometida al consumismo de bienes industriales ingleses. Sus potencialidades económicas habían sido objetos de catalogación por los intrusos extranjeros. La inexistencia de clases sociales competitivas escasa de capitales, el desarrollo casi nulo de una industria, la precariedad del Estado resultaron condiciones inmejorables para la aventura empresarial. Se empiezan a yuxtaponer actividades económicas con un desarrollo tecnológico superior, sobre un sustrato, rico en oportunidades, pero pobre en dispositivos emprendedores susceptibles de ponerle límite a la agresiva desnacionalización.

Desde 1870 hasta la Primera Guerra Mundial es un período de auge de las inversiones británicas y este país se convierte en el exportador neto de más del 50% de las inversiones mundiales. En América Latina los mayores receptores de capital británico fueron Argentina, Brasil y México, y las inversiones, que en un principio se acentuaron en el sector público poco a poco se derivan al sector privado, correspondiéndole a los ferrocarriles un gran porcentaje. Las inversiones francesas también se hacen presentes en América Latina aunque en magnitudes más modestas en países como Argentina, Brasil y México y, al igual que sus competidores ingleses, el capital francés también derivó hacia los ferrocarriles, aunque también siguieron siendo cómodos rentistas como habían estado acostumbrados.

El vertiginoso desarrollo del imperialismo Alemán en su alto grado de concentración monopólica, puso en manos de su orga-

Escaneado con CamScanner

nización bancaria la conducta a seguir por sus inversiones en el extranjero. No fueron cómodos rentistas como los franceses, estaban claros en la necesidad de realizar inversiones que estimularan el intercambio a objeto de superar su tardío ingreso al capitalismo, la inversión ferroviaria fue más discreta que la de sus rivales.

Para el momento en que tenía lugar este tipo de inversión en Europa, los Estados Unidos terminaban la expansión y consolidación de su frontera nacional. El auge de su industrialización requirió cuantiosos recursos, por lo que los norteamericanos no mostraron mayor interés en lo que posteriormente sería su periferia. Este país aparece en principio como deudor de los viejos capitalismos europeos con el objeto de financiar sus necesarias importaciones, tal hecho impidió que se desarrollara la inversión norteamericana en gran escala. La inversión directa se concentró en algunas aventuras mineras en México, algunas plantaciones de azúcar en Cuba y pequeñas inversiones ferroviarias en México y Panamá, e inversiones en plantaciones bananeras en Centroamérica. En los primeros años del presente siglo, la inversión Norteamericana aumentó principalmente en México y América Central. Los Norteamericanos preferían aquellos países que le suministraban productos tropicales y minerales nobles e industriales.

El capital extranjero acudió espontáneamente a muchos países en América Latina, pero por el contrario, Venezuela tiene que acudir a Europa a promocionar sus oportunidades de inversión, actividad ésta que el Presidente Guzmán Blanco supo aprovechar como buen promotor interesado y corrupto. Las limitaciones del país para desarrollar por sí mismo sus recursos, se convirtió en socorrido recurso para la entrega irrestricta. Con el sistema de concesiones que se implanta en el país, se da inicio a un confuso tráfico en el traspaso de las mismas. Las concesiones en su origen se otorgaron a compañías o a particulares que luego podían ser traspasadas o vendidas, esto fue fuente de desconfianza, rapacidad y corrupción. Las concesiones en los ferrocarriles se convirtieron en el país en la más singular orgía. La inversión ferroviaria fue la más voluminosa de las que se observan en el período. El ferrocarril modernizó el anacrónico sistema de transporte, pero conservando en lo esencial la tradicional característica de vincular los centros agropecuarios con la salida natural de los productos, es decir, los puertos, reafirmando las pautas de producción determinadas por la demanda exterior. A pesar de que se dieron toda clase de concesiones a objeto de sembrar de ferrocarriles al país, las líneas que llegaron a funcionar, no integraron, ni penetraron el territorio Venezolano. La inversión en este servicio, si ejerció alguna acción en la economía, fue la de convertirse en una pesada y farragosa carga para el país, al tener éste que soportar el pago de un rendimiento, garantizado por el gobierno, y jamás alcanzado.

La explotación económica a que fue sometida Venezuela por los monopolios de las más variadas nacionalidades permitió el asentamiento de empresas en los más remotos confines de nuestro escenario geográfico. Es así como emisarios empresariales violaron lo más profundo de nuestra geografía penetrando unas veces la intrincada selva en busca de oro, cobre o hierro, o como en el caso del asfalto, poseyendo gigantescas regiones. Nada fue capaz de detener los tentáculos de los nuevos aventureros ante la posibilidad de obtener recursos minerales que estimulaban la codicia. Deslumbrados los empresarios, ante tan beneficiosas expectativas, fueron capaces de defender su botín de las más variadas formas, promoviendo toda clase de indigestas conspiraciones, reclamaciones y revoluciones que llevó al país a vivir los más humillantes momentos de su historia, cuando un insólito bloqueo empresarial imperialista, se hizo presente.

La vinculación establecida por Venezuela con los centros financieros internacionales generó una dependencia fiscal que fue una constante en nuestro desarrollo histórico. A pesar de iniciarse en el país en 1870 su desarrollo bancario nacional, se empezó a sentir de diferentes maneras, las presiones de la banca extranjera a objeto de asumir funciones rectoras en el crédito y las finanzas. Hubo una serie de interesantes proyectos que ponen de manifiesto la subasta a que se sometió al país en los centros capitalistas para ejercer el control financiero posterior. Bien enterados estaban en los centros imperiales sobre las penurias económicas del país y sus precarias fuentes de financiamiento, de tal manera que los gobernantes venales de turno tientan los apetitos de los centros financieros ofreciendo el país en venta con el propósito de recibir jugosas contraprestaciones pecuniarias. Los gobernantes corruptos y la corruptela imperialista se las ingenian para la entrega del país en las peores condiciones.

Escaneado con CamScanner

Las inversiones extranjeras, deseosas siempre de realizar toda clase de negocios continúan monopolizando el producto de las importaciones y las exportaciones mediante las antiguas Casas Comerciales, también realizaron inversiones en plantaciones agrícolas fundamentalmente de café. Tampoco descuidaron una serie de actividades importantes como fueron la construcción de puertos, el monopolio de las comunicaciones marítimas y fluviales, teléfonos, cables, tranvías, sal, fósforos, luz eléctrica, acueductos y cloacas, y por último los irritantes y depredadores monopolios, que se lanzan sobre nuestros productos forestales, como el caucho, sarrapia o balatá, cometiendo toda clase de desafueros. De las siniestras aventuras empresariales nos ocuparemos en adelante, no sin antes señalar la expresa complicidad de algunos miembros de la clase dirigente venezolana, que sirvieron de soporte a los monopolios foráneos en sus estratégicas inversiones y sin cuya obsecuencia no se hubiera podido explicar el triunfo de los intereses monopólicos en nuestro país.

El Punto de Partida

El creciente desarrollo del capitalismo industrial a fines del siglo XIX refleja una serie de cambios sustanciales que se registran en toda la actividad económica. Para el período señalado, este capitalismo maduro, evidencia ciertas modificaciones que permiten pensar en una economía cualitativamente distinta; y según la mayoría de los estudiosos ha sido llamado imperialismo. El imperialismo en consecuencia es el sistema mundial que exhibe fundamentos teóricos basados en el aumento y en la consolidación de la gran industria maquinizada que condujo a la organización monopólica de todo el sistema, dejando de lado la libre competencia. Lenin y Bujarín, para señalar sólo a dos de sus más brillantes teóricos, han señalado el importante papel desarrollado por la banca en la génesis del monopolio y en la fusión de ésta con la industria para consolidar el capital financiero. La base y la consolidación de este capitalismo financiero es la formación de un excedente de capital en los países de origen. La modalidad que asume esta inversión en la periferia es la tradicional fórmula de los empréstitos, el financiamiento a la exportación agrícola, la inversión minera y en los servicios públicos. "Originalmente, las inversiones de capital del siglo XIX y comienzos del XX en las regiones atrasadas del mundo, éste fue su papel principal: El capital de Europa y, más tarde, de Estados Unidos, se dirigió a la explotación de recursos agrícolas y minerales para atender la demanda de alimentos y materias primas de los países industriales. Se pusieron así en actividad tierras y riquezas del subsuelo antes inactivas y se construyeron los sistemas de transporte y los servi-

Escaneado con CamScanner

cios necesarios para llevar a los puertos los productos de exportación. Es generalmente reconocido que la creación de una economía y un comercio mundial, y el crecimiento de numerosos países tuvieron nacimiento en esa estructura económica, sin dejar de reconocer que al lado del progreso se llevaron a cabo numerosos abusos en contra de las naciones y regiones receptoras de capital, y que creó una división del trabajo en escala internacional que se ha caracterizado por el predominio de unos países altamente industrializados y una mayoría de países productores de materias primas con menores ingresos y con economías subordinadas a los grandes centros".[1] El capitalismo se reacomoda así dejando de lado prácticas anteriores y conforma una nueva división del trabajo y un nuevo comercio internacional, vale decir, el dinero acumulado en los países metropolitanos resuelve los problemas de sí mismos, al mismo lado que todos los países son regados de productos y capitales, pero sobremanera, de estos últimos.

Países europeos como Inglaterra, Francia y posteriormente Alemania habían llevado a cabo una política de expansión colonial y comercial antes de 1870. "Hacia 1885 este proceso de expansión de la civilización europea por todo el globo sufre una violenta aceleración; en pocos años se convirtió en una auténtica carrera de las potencias europeas tras los territorios de ultramar aún 'libres', a la que, a partir de 1884, se sumaron también Japón y los Estados Unidos. Al mismo tiempo se transformaba el carácter de la dominación colonial europea; de la noche a la mañana se convertía el colonialismo en imperialismo".[2]

1. José Antonio Mayorbre. *Las Inversiones Extranjeras en Venezuela*, p. 17.
2. Wolfgang y Mommonsen. *La Epoca del Imperialismo*, p. 133. "Con este imperialismo nacionalista, que hay que distinguir claramente del colonialismo europeo de siglos anteriores, surge un nuevo fenómeno en la política europea que determinará toda una época. Ya no se trataba, como hasta entonces, de adquirir territorios en ultramar para la explotación económica o para la colonización, sino de la expansión o apropiación de territorios ultramarinos con la intención declarada de abandonar el propio 'estatus' de gran potencia europea y convertirse en gran potencia mundial, aprovechando las posibilidades económicas, las ventajas estratégicas, e incluso, el 'material humano' de las colonias, para fortalecer la propia posición de dominio nacional. En todo esto jugaba un importante papel la convicción de que sólo las naciones capaces de transformarse en imperios se impondrían en el futuro. *Ob. Cit.* pp. 6-7. Un interesante cuadro de las posesiones coloniales de las potencias lo ofrece el libro de Lenín. *Imperialismo, fase superior del Capitalismo*. p. 228.

De tal manera que América Latina, Africa y Asia seguirían produciendo servilmente para Europa y posteriormente para Norteamérica y Japón. "En otras palabras, se trataba de pequeños enclaves extranjeros dentro de las economías, los cuales se encontraban orientados casi exclusivamente hacia los mercados mundiales. No llegaron a constituir mayores elementos dentro de la economía tradicional agraria, y seguramente su influencia sobre el equilibrio económico existente fue insignificante".[3] El aparato productivo en gran medida estuvo a su vez en manos de nacionales que soportaban los vaivenes del mercado mundial y el martirologio inferido por los monopolios. "Nunca hubo mucho estímulo para que el capital de las empresas extranjeras se dirigiera hacia regiones económicamente atrasadas, a producir para los mercados locales; estos mercados eran demasiado pequeños para representar un incentivo. La inversión privada generalmente se rige por la influencia de la demanda del mercado, y la inversión internacional por cuenta de las empresas privadas no es la excepción".[4]

El desarrollo económico de los países atrasados, basados en el modelo de exportación agrícola o minera, condiciona un nuevo cuadro de expectativas al capital excedente. Por un lado las economías capitalistas avanzadas se encuentran bajo la presión de invertir sus capitales en otras latitudes a objeto de mantener su economía funcionando beneficiosamente, ya que contribuye

3. Tomás E. Carrillo Batalla. "Las Inversiones Extranjeras en Venezuela", *Revista de Economía Latinoamericana*. Nº 23, año VI, p. 50.
4. Ragnar, Nurkse. *Problemas de Formación de Capital*. p. 31. Un buen resumen sobre las características de la inversión extranjera nos la ofrece T.E. Carrillo Batalla. a) Se efectuaban inversiones únicamente en aquellos campos que garantizaban una rápida amortización del capital invertido a *elevadas tasas de ganancia en los países industrializados*. En otras palabras, no existía interés en invertir en sectores de las economías nacionales donde las ganancias a *obtenerse se efectuaban en la propia nación huésped*, o que contribuyeran al desarrollo de la economía de la nación receptora de las inversiones. b) Las inversiones se caracterizaban generalmente por el empleo de métodos altamente tecnificados que no estaban al alcance tanto financiero como técnico de las naciones receptoras de las inversiones. c) Los insumos materiales requeridos para la explotación y exportaciones en su mayor parte eran importados, y no se hacían esfuerzos necesarios para producir dichos insumos. d) En los casos donde la inversión se efectuaba en la rama agropecuaria se establecían exportaciones de tal magnitud que la economía de escala se aprovechaban plenamente, aunque se hacía uso intensivo de mano de obra asalariada nacional". *Ob. cit.* pp. 51-52.

Escaneado con CamScanner

a frenar la tendencia decreciente de la tasa de ganancia, por otra parte, los países receptores, agro-exportadores se ven obligados a "modernizar" o mejor dicho adecuar su aparato comercial anacrónico a las nuevas necesidades. Mediante la "oportuna" llegada de los capitales se crea una envolvente red de inversiones, que además de facilitar la salida de las exportaciones, las promueve y hasta las condiciona. Surgen como hongos, puertos, ferrocarriles, empresas de servicios, etc. como producto de la movilización de recursos en gran escala. La sola inversión en servicios públicos, vale decir, inversiones de capital social fijo imprescindible, obliga al inversionista a arrancar de otro lado inmejorables concesiones exclusivas, la mayoría de ellas adornadas con toda clase de franquicias y privilegios con lo cual la inversión persigue el control de los sectores vitales de la economía, lo cual lleva a las deformaciones estructurales concomitantes para el país receptor. "Los países se convierten en la práctica en repúblicas sólo de nombre, pero en el hecho son campamentos militares desorganizados. El gobierno no tiene continuidad ni prestigio. Una casa exportadora, una empresa ferrocarrilera, o un banco de los tres al cuarto extranjero, se le imponen al Ministro de Finanzas, al Presidente, al Gobierno todo, y a veces le dictan la ley al país". Lo así expresado proviene de una publicación newyorquina.[5]

Las adquisiciones coloniales y la acción dinámica del mercado sirvió de mayor estímulo a la enérgica presión de los capitalistas sobre los Estados, provocando un vuelco en las ideas librecambistas tan beneficiosas de épocas anteriores. "El pensamiento clásico liberal, que pretendía reducir en la mayor medida posible la intervención del Estado, y veía en las leyes 'naturales' del librecambio la forma óptima del orden económico, se reconciliaba difícilmente con la idea de que el Estado, a través de una costosa política expansionista, abriera a la economía nacional el camino hacia los territorios ultramarinos. Pero el espíritu de la época era más fuerte y pronto los liberales descubrieron sus cualidades imperialistas".[6] El monopolio en consecuencia es el agente vitalizador que integró todos los continentes, utilizando unas veces los ejércitos o las flotas, otras los agentes comer-

5. Tomado del "Harper's", citado por César Zumeta. *El Continente Enfermo*. p. 16 (folleto).

6. Wolfgang J. Mommsen. *Ob. Cit.* p. 10.

ciales garantes de los intereses imperialistas y por último, los onerosos préstamos y las inversiones. Este fenómeno se manifiesta en primer lugar en Inglaterra. "Aunque el gobierno inglés hacía poco abierta y directamente por regularizar la inversión exterior, su actitud y deseos dirigían hacia el extranjero la corriente de capital. Notas y conferencias secretas entre altos funcionarios del Estado y banqueros importantes daban a conocer a éstos la posición oficial acerca de las transacciones financieras internacionales en proyecto. Había un íntimo contacto entre las finanzas y la diplomacia".[7]

Es Inglaterra el ejemplo clásico de país exportador por su hegemónica experiencia, para 1870 los ingleses juegan un papel menor en el financiamiento de los países europeos. Anteriormente habían sido sus eficientes proveedores, exportando capitales, además, suministraban la maquinaria, la experiencia, los conocimientos, obreros especializados, etc. La industria Inglesa recibe las materias primas a su vez de los puntos más lejanos de la tierra, esta realidad estimula la adecuación de estas actividades productivas a la nueva realidad del capitalismo, razón por la cual, este país reafirma su inversión colonial. A los consuetudinarios préstamos otorgados anteriormente se le suma ahora vigorosamente la *inversión directa*. "Los inversionistas ingleses preferían las inversiones directas más bien que por mediación de bancos u otros organismos. Querían fomentar y apoyar las empresas que financiaban, ofrecerles orientación y buena administración, y recibir los beneficios plenos de sus éxitos".[8] Persiguiendo en consecuencia la administración y el control total de su inversión.

A finales del siglo XIX Francia y Alemania también se convierten en prestamistas en el exterior. "Al principio ambos países invirtieron principalmente en Europa; consideraciones de índole política influyeron en gran medida en el sentido de los préstamos; así vemos que Francia, con fuertes vínculos diplomáticos con Rusia, hizo grandes empréstitos al gobierno ruso, en tanto que Alemania, para contrarrestar la expansión rusa, concentró sus empréstitos en la región suroriental de Europa; inversiones posteriores de ambos países ayudaron al financiamiento del de-

7. Friedlander y Oser. *Historia Económica de la Europa Moderna*. p. 375.

8. *Ibidem*. p. 374.

Escaneado con CamScanner

sarrollo de ultramar: Francia dedicó grandes sumas a América tina y al Imperio francés; Alemania, a América Latina y a los tados Unidos".[9] Parte de los fondos invertidos provenía en su g mayoría del ahorro privado aunque hay que tomar en cuenta embargo, el aporte de los gobiernos. Lo que nos interesa seña fundamentalmente, es que el poder de decisión en los destino en la naturaleza de las inversiones, estaba radicalmente en man de personas que representaban los intereses monopólicos de bancos o de las empresas comerciales. "Con frecuencia estas de siones se veían fuertemente influidas por tergiversaciones cap chosas de los bancos que distribuían los valores; con raras exce ciones, sin embargo, su principal motivo era el lucro. Los invers nistas esperaban obtener mayor rendimiento del que pudieran o tener en su país, y en todos respectos, a pesar de numerosas fa tas de cumplimiento en los pagos, no parecían haberse desan mado, pues en inversiones comparables en el país y en el extran jero (por ejemplo en bonos del gobierno, o en valores de los ferro carriles), los inversionistas ingleses preferían arriesgarse en sus em presas en el exterior. A los franceses les resultó peor, ya que cua quier beneficio que obtenían por parte de sus inversiones en e extranjero era muy pequeño, pues los bancos franceses no acon sejaban debidamente, y la precaución innata del inversionista francés era sobrepasada por su credulidad".[10]

Latinoamérica pasa progresivamente a conformarse como zo na reservada a los apetitos de los inversores que continúan sus ancestrales prácticas de despojo en donde el poderío británico había dejado su fatal impronta. "Las inversiones por su parte actualizan un esquema de distribución de tareas que viene de atrás: la comercialización y el transporte interoceánico quedan a cargo de sectores extranjeros; los localmente dominantes se re servan las actividades primarias. Este esquema comienza sin em bargo, a ser superado lentamente, y siempre en el sentido de una penetración aún mayor de los sectores extranjeros: la minería, y aún algunos formas de explotación sumaria de las riquezas su perficiales son objeto de una transferencia progresiva en benefi cio de éstos; la red ferroviaria es también controlada a menudo

9. Edlsworth P.T. y J. Clark Leith. *Comercio Internacional.* p. 226.

10. *Idem.*

por extranjeros".[11] El autor citado señala más adelante en su obra: "La misma complejidad creciente de las actividades vincu ladas con el transporte y la comercialización multiplica la pre sencia de esa economía en el área latinoamericana, no sólo los ferrocarriles, también frigoríficos, silos de cereales e ingenios de azúcar pasan a ser en medida variable según las regiones, enclaves de la economía metropolitana en tierras marginales" ". . . la alian za entre intereses metropolitanos y clases altas locales ha sido reemplazada por una hegemonía no compartida de los prime ros".[12] La inexistencia de clases sociales competitivas escasa de capitales, el desarrollo casi nulo de una verdadera industria, la de bilidad del Estado, crean condiciones favorables, no sólo a la in versión, sino a su arraigado predominio monopólico. Se yuxtapo ne así una actividad económica con un alto grado de desarrollo y totalmente controlada por intereses extranjeros. "A consecuencia de ello las contradicciones internas se acentúan y surge una nue va contradicción que adquiere categoría fundamental: la que exis te entre el interés capitalista extranjero establecido en el sector exportador básico y el interés nacional en su conjunto. Un com plicado mecanismo de intereses en conflicto y asociación se for ma en torno a esa contradicción principal. El interés económico nacional impulsa —o aspira a impulsar— al crecimiento hacia afue ra, esencialmente dependiente de la economía capitalista avanza da, con un mercado invertebrado y, por lo tanto, propicio a la absorción de importaciones directas o indirectas, una actividad industrial precaria, una agricultura de subsistencia y un sector pri mario de exportación, sujeto al capital extranjero, que se consti tuye en el motor de todo ello."[13]

El período que abarca desde 1870 aproximadamente hasta la Primera Guerra Mundial es el período de *auge del imperialismo británico.* El Reino Unido se convierte en exportador neto de más del 50 por ciento de las inversiones extranjeras mundiales.[14] "El volumen de la inversión exterior inglesa subió de un promedio anual de unos 8.500.000 de dólares en 1875-79 a

11. Tulio Halperin. *Historia Contemporánea de América Latina.* p. 213.

12. *Ibidem*, p. 281.

13. D.F. Maza Zabala. *La Insuficiencia del Aborro Nacional en América Latina.* p. 86.

14. Ver Armando Córdova. *Inversiones Extranjeras y Subdesarrollo.* p. 105.

Escaneado con CamScanner

900.000.000 de dólares en 1910-13. En vísperas de la primera guerra mundial, la inversión exterior anual ascendía a unos 2[illegible] mil millones de dólares, o sea la cuarta parte de la riqueza nacional. Producía la décima parte del ingreso nacional. Esas riquezas parecen haberse repartido por partes iguales entre países del imperio y países ajenos a él".[15] El Profesor Fred Rippy estudioso de las inversiones en América Latina, observa sin embargo que las inversiones inglesas aumentaron más rápidamente en la región latinoamericana que en los dominios británicos.

Según Rippy, la inversión de capitales ingleses en latinoamérica pasó por tres etapas. De 1880 hasta 1890 los capitalistas británicos invirtieron grandes sumas en latinoamérica. "Los ferrocarriles despertaron verdadero entusiasmo, de modo que el valor nominal de las inversiones británicas en ese sector aumentó en 147 millones de libras esterlinas en diez años, especialmente en la Argentina, el Brasil, Chile, Venezuela y México. También prosperaron otras empresas de servicio público (cables submarinos, fábricas de gas, empresas de agua potable, de teléfonos y tranvías), las empresas mineras y las sociedades de bienes y raíces. Además la deuda pública con Gran Bretaña aumentó a más de 70 millones de libras esterlinas, pese a la reducción experimentada por el endeudamiento público de algunos países, como Costa Rica, México, Perú y Bolivia. En todo caso, la rentabilidad del capital británico fue muy satisfactoria durante el decenio. La irregularidad de los rendimientos de las sociedades de bienes raíces y compañías mineras fue compensada con creces, por las grandes utilidades obtenidas por los ferrocarriles, empresas de servicio público, bancos y firmas comerciales".[16]

Entre 1890 y 1900 la inversión británica en latinoamérica disminuyó notablemente, "el valor nominal de las inversiones inglesas sólo aumentó en 114 libras esterlinas en comparación con un aumento de 246 millones de libras esterlinas de la década anterior"... "La rentabilidad de las inversiones británicas en América Latina, como en los otros países nuevos, parece haber sido menor durante el decenio de 1890 que en años anteriores, por cuanto el aumento de la producción agrícola en países nuevos provocó una brusca caída de los precios de muchos productos básicos".[17] Hay que tener presente que en el año de 1893 hubo una crisis financiera que afectó al capitalismo.

Desde comienzos del siglo XX hasta la Primera Guerra Mundial las inversiones británicas en la región manifestaron un rápido y sustancial incremento: "...aumentaron de 540 millones de libras esterlinas, a fines de 1900, a aproximadamente 1.000 millones, a fines de 1913, es decir, se duplicaron en menos de quince años, al mismo tiempo, la deuda pública de América Latina con Gran Bretaña aumentó en 15 años en más de 110 millones de libras esterlinas. En realidad, la rentabilidad del capital mejoró considerablemente y llegó a niveles más altos que en la década de 1880 a 1890".[18]

La inversión británica en América Latina a pesar de la fluctuación antes señalada manifestó una tendencia ascendente. El valor nominal de las inversiones inglesas en la región se elevó de menos de 180 millones de libras esterlinas, cuyo 68% aproximadamente estaba colocado en bonos gubernamentales a 1.000 millones de libras esterlinas en 1913, es decir, la inversión además de que se quintuplicó sufrió un proceso de diversificación al asumir nuevas ramas económicas[19] se modificó además la distribución geográfica de las mismas.

---

15. Friedlander y Oser. *Ob. Cit.* p. 374.

16. Naciones Unidas. *El Financiamiento Externo de América Latina*, p. 4. Los cálculos utilizados en adelante, para los distintos países, son en su mayoría tomados del texto precitado, estos cálculos son a todas luces incompletos por varias razones: sólo comprenden los valores vendidos privadamente, no dan sino una idea aproximada de los valores latinoamericanos en propiedad de los inversores de determinado país ya que un inversor podía comprar valores latinoamericanos lanzados al mercado en países extranjeros. Además, los valores indicados corresponden a valores nominales que difieren bastante los valores de mercado y, en el caso de firmas privadas, difieren del valor contable.

17. *Idem.*

18. *Idem.*

19. *Idem.*

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 1

REINO UNIDO:
DISTRIBUCION GEOGRAFICA DE LAS INVERSIONES EN AMERICA LATINA. 1880-1913
(Porcentaje del total regional)

	1880	1890	1913
I. Distribución entre las principales regiones geográficas:			
América Central	22,8	22,9	21,7
América del Sur	69,4	73,2	72,6
Inversiones no distribuidas	7,8	3,9	5,7
	100,0	100,0	100,0
II. Distribución geográfica conforme a la principal actividad económica del país beneficiario:			
Países exportadores de productos tropicales[a]	28,5	26,6	29,6
Países exportadores de productos minerales[b]	43,6	23,8	23,9
Países exportadores de productos de zona templada[c]	16,0	43,4	40,0
Venezuela	4,1	2,3	0,8
Inversiones no distribuidas	7,8	3,9	5,7
	100,0	100,0	100,0
III. Distribución geográfica según la magnitud económica de los países beneficiarios:			
Argentina, Brasil y México	50,0	66,0	72,0
Colombia, Chile, Perú y Venezuela	30,5	13,2	10,2
Bolivia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Haití, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay	11,7	16,9	12,1
Inversiones no distribuidas	7,8	3,9	5,7
	100,0	100,0	100,0

FUENTE: J. Fred Rippy. *British Investments in Latin America (1822-1949).*

a. Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.
b. Bolivia, Chile, Perú y México.
c. Argentina, Paraguay y Uruguay.

Tomando en cuenta la distribución geográfica según la magnitud económica de los países (Parte III del cuadro) se observa cómo en los países más grandes, Argentina, Brasil y México se pasó de un 50% a un 72% en 1913. Los países medianos Colombia, Chile, Perú y Venezuela hubo una disminución de 30,5% en 1880 a 10,2% en 1913. En los países pequeños la inversión se conservó reducida y sin mayores variaciones. La inversión mayoritaria efectuada en los países grandes de la región bien puede ser explicada por el atractivo tamaño de los mercados de dichos países. Desde principios de siglo los inversores británicos habían encontrado condiciones favorables en Argentina, a pesar de las condiciones similares que existían en los países donde se habían establecido colonias inglesas como Canadá, Australia o Sudáfrica. "Desde 1880 la entrada de capital británico permitió la aplicación en gran escala de algunas innovaciones técnicas (cercos de alambres de púas, congelación de carnes, etc.), pudiendo los países del Río de la Plata aumentar sus ventas de carne y cereales al Reino Unido. La expansión de las exportaciones y, en consecuencia, el incremento de la entrada de divisas movió a los capitalistas británicos a incrementar sus inversiones en esos países".[20] Pareciera que los países de zona templada sustituyeron a otros países, sobre todo aquellos países de agricultura tropical. Los productos tropicales eran obtenidos de las colonias caribeñas.

20. Naciones Unidas. *Ob. Cit.* p. 5.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 2

REINO UNIDO:
DISTRIBUCION SECTORIAL DE LAS INVERSIONES EN AMERICA LATINA*, 1880-1913
(Millones de libras esterlinas)

Sector de la economía	1880		1890		1900		1913	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
1. Gobierno	123,0	68,6	194,3	45,6	228,0	42,2	316,5	31,7
2. Sector Privado	56,4	31,4	231,4	54,4	312,0	57,8	682,9	68,3
Ferrocarriles	34,4	19,2	166,9	39,2	200,0	37,0	457,8	45,8
Servicios públicos	11,1	6,2	19,9	4,7	30,0	5,6	—	—
Minería	3,4	1,9	12,6	3,0	10,4	1,9	22,2	2,2
Salitre	—	—	5,4	1,3	9,2	1,7	—	—
Bienes raíces	0,5	0,3	7,9	1,9	10,8	2,0	—	—
Banca	3,0	1,7	3,6	0,8	11,7	2,2	18,5	1,8
Varios	4,0	2,1	15,1	3,5	39,9	7,4	184,4	18,5
3. Total	179,4	100,0	425,7	100,0	540,0	100,0	999,4	100,0

FUENTE: J. Fred Rippy: *ob. cit.*, pp. 25, 37, 38, 39, 40, 45, 66, 68, 75.

* Las cifras corresponden a los valores nominales de los títulos latinoamericanos emitidos en la Bolsa de Londres que no fueron remitidos al final de cada año.

Algunas modificaciones se observan en la distribución por sectores de las inversiones británicas que muestra una permanente disminución en el sector público pasando de 68,6% en 1880 a 31,7% en 1913. Lo que contrasta notablemente con el aumento en el sector privado, cuyas inversiones pasan de 31,4% en 1880 a 68,3% en 1913, las magnitudes se invierten en este caso, lo que demuestra el interés cada vez mayor de los inversores ingleses por financiar empresas privadas. Sin lugar a dudas, según se desprende del cuadro anterior, la mayor inversión se realizó en empresas de ferrocarriles pasando de un 19,2% en 1880 a un 45,8% en 1913. En las empresas de servicios, que ocupan un segundo lugar, la inversión es más o menos constante, pero las cifras se encuentran muy por debajo de la inversión ferroviaria. La inversión minera incluyendo la salitrera es muy modesta aunque constante. El cuadro que copiamos a continuación discrimina la inversión por países el valor de las inversiones públicas y privadas.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 3

MONTO DE LAS INVERSIONES BRITANICAS EN VALORES LATINOAMERICANOS AL FINAL DE ALGUNOS AÑOS CARACTERISTICOS 1880-1913 (a)

(Millones de libras esterlinas)

País	1880			1890			1913		
	Valores públicos b	Valores privados c	Total	Valores públicos b	Valores privados c	Total	Valores públicos b	Valores privados c	Total
Argentina	11,2	9,1	20,3	72,0	85,0	157,0	81,6	276,2	357,8
Bolivia	1,7	—	1,7	—	0,5	0,5	—	0,4	0,4
Brasil	23,1	15,8	38,9	37,0	31,7	68,7	117,4	106,5	223,9
Colombia	2,1	1,0	3,1	1,9	3,5	5,4	3,4	3,3	6,7
Costa Rica	3,3	—	3,3	2,0	3,1	5,1	2,0	4,7	6,7
Cuba	—	1,2	1,2	24,4	2,4	26,8	9,7	34,8	44,5
Chile	7,8	0,7	8,5	9,5	14,8	24,3	34,7	29,3	64,0
Ecuador	1,7	0,1	1,8	1,8	0,4	2,2	0,2	2,6	2,8
El Salvador	—	—	—	0,3	—	0,3	0,8	1,4	2,2
Guatemala	0,5	—	0,5	0,9	—	0,9	1,4	9,0	10,4
Haití	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Honduras	—	—	—	3,2	0,7	3,9	3,2	—	3,2
México	3,2	—	3,2	20,6	39,2	59,8	28,6	130,4	159,0
Nicaragua	23,6	9,2	32,8	0,3	0,1	0,4	1,2	—	1,2
Panamá	—	0,2	0,2	—	—	—	—	—	—
Paraguay	—	—	—	0,8	1,1	1,9	0,8	2,2	3,0
Perú	1,5	—	1,5	—	19,1	19,1	1,7	23,9	25,6
República Dominicana	32,7	3,5	36,2						
Uruguay	0,7	—	0,7	0,7	0,7	1,4	—	—	—
Venezuela	3,5	4,1	7,6	16,2	11,6	27,8	25,6	20,6	46,2
Inversiones no distribuidas por países: d	6,4	1,2	7,6	2,7	7,2	9,9	4,2	3,7	7,9
TOTAL	—	10,3	10,3	—	10,3	10,3	—	33,9	33,9
	129,0	56,4	179,4	194,3	231,4	425,7	316,5	682,9	999,4

FUENTE: J. Fred Rippy. *Ob. cit.* pp. 25, 37, 45, 68.

a. Las cifras corresponden al valor nominal de los títulos latinoamericanos emitidos por la Bolsa de Londres que no fueron redimidos al final de cada año.

b. Bonos emitidos por los gobiernos, estados y municipios de América Latina en la Bolsa de Londres.

c. Bonos y acciones emitidos en la Bolsa de Londres por asociaciones privadas inglesas o extranjeras que desarrollaban sus actividades principales en América Latina.

d. Principales acciones en marina mercante y banca.

"El total del capital (inglés) invertido en América Latina al final de 1913, de acuerdo con *The South American Journal* fue de £ 999.236.565; Valores públicos £ 316.404.207; valores privados £ 682.832.358 con £ 457.822.726 en ferrocarriles; £ 18.514.537 en banca, £ 15.363 en barcos y £ 191.132.865 en inversiones misceláneas". . . "El incremento del capital británico en América Latina fue aproximadamente 85% desde el cierre del año de 1900 y el número de empresas se habían duplicado".[21]

Es importante destacar que las inversiones en Argentina y Brasil representaban casi el 60% de las inversiones totales británicas en América Latina. En estos países se encontraban además las más importantes empresas ferrocarrileras, Argentina con 19 y Brasil con 18. La actividad minera explica la inversión en países como México, Perú y Chile.

La conducta seguida por las *inversiones de capital francés* en el extranjero es sustancialmente distinta a la seguida por Inglaterra. Las disponibilidades de capital en Francia eran bastante menores que la de sus rivales británicos. Para 1871, Francia quedó sometida a un tributo de guerra, 5 mil millones de francos al ser derrotada por Alemania, esta deuda fue pagada en 1873. "El deudor, pagando rápidamente, no dio ocasión a que se le impusieran sanciones, y los vencedores lamentaron la modestia de sus exigencias. El movimiento del capital francés hacia el exterior se reanudó, así que quedó pagada la deuda de guerra, y alcanzó grandes proporciones a partir de 1885. Durante el medio siglo siguiente, París rivalizó con Londres en el volumen de capital prestado al extranjero. El lento desarrollo industrial de Francia, el estancamiento de la población, la cautela y el conservadurismo, y unos presupuestos gubernamentales que con frecuencia eran equilibrados, dejaban una plétora de fondos disponibles para comprar valores extranjeros. Los tipos de interés eran más bajos en Francia que en otras partes. En el período 1880-1913 se invirtió en el exterior más de la tercera parte de la mitad del ahorro francés. En 1914 estaba invertida fuera de Francia la sexta parte de la riqueza nacional, o sea unos nueve mil millones de dólares. Las inversiones exteriores eran en gran parte deudas, y no aportacio-

21. J. Fred Rippy. "British Investments in Latin America, End of 1913". *Inter American Economic affairs* Nº 2, 1951, pp. 90-91.

Escaneado con CamScanner

nes financieras. Francia era un inversionista *rentista*, y no un inversionista de empresa. Se fiaba más de la solvencia general del prestatario que del éxito de la empresa que se ponía en marcha con sus fondos.[22] Sin embargo, el desarrollo industrial de Francia estaba muy lejos del alcanzado con Inglaterra, no así los progresos logrados en la agricultura; el impulso dado a sus exportaciones estimuló los empréstitos al exterior. Francia dedicó grandes sumas al Imperio Francés y a América Latina.

Cuadro Nº 4
EMISIONES DE VALORES LATINOAMERICANOS EN LA BOLSA DE PARIS, 1870-1913 (a)
(Promedios anuales en millones de francos)

Período	Gobierno (b)	Sociedades Privadas (c)	Total
1870-79	150,0	3,2	153,2
1880-89	157,4	180,8	338,2
1890-99	51,3	52,8	104,1
1900-13	147,1	358,1	505,2

FUENTE: Annuarie des valeurs admises a la cote officielle en *Financiamiento Externo de América Latina*. p. 9

a. Las cifras corresponden al valor nominal de los nuevos títulos latinoamericanos emitidos en la Bolsa de París, deducida la conversión y la amortización.
b. Bonos emitidos o garantizados por los gobiernos, estados y municipios de América Latina, incluyen una cantidad importante de bonos ferroviarios.
c. Bonos y acciones emitidos por sociedades francesas o extranjeras que desarrollaban sus actividades principales en América Latina.

En las tres décadas que precedieron a la Primera Guerra Mundial el capital francés estuvo sometido a fluctuaciones similares a las inglesas. Entre 1880 y 1890 produjo una etapa de auge con la fundación de organizaciones financieras fundamentalmente en México, Haití, República Dominicana, Argentina, Brasil y Uruguay, parte de esta inversión se realizó en ferrocarriles. Los capitalistas franceses organizaron en 1881 the Universal Interoceanic Canal Company con el propósito de construir el canal de

22. Friedlander y Oser. *Ob. cit.* p. 376.

Panamá, en ese entonces parte de Colombia, la total capitalización de esta corporación y la que le sucedería luego de su bancarrota, estuvo por encima de 2.000 millones de francos. En 1887 esta empresa controlaba la compañía de trenes de ese país y un transporte de carga. La década del 1890 fue mucho más desfavorable para los franceses que para los ingleses en el mismo período. "Según el anuario de la Bolsa de París el valor nominal de los valores latinoamericanos cotizados en esa Bolsa bajó en un 50% entre 1890 y 1900, debido a una severa reducción en el número de firmas privadas que operaban en América Latina y cuyos bonos y acciones se cotizaban en Francia. Es probable que se liquidase la mayor parte de las firmas cuyos valores dejaron de cotizarse.[23]

En los primeros 13 años del siglo XX resurgen nuevamente las inversiones francesas, los capitalistas franceses invierten con mayor entusiasmo en el sector privado que en el sector público cambiando notablemente su tradicional política. A los franceses no les resultó atractivo la inversión en empresas de utilidad pública en donde padecían la competencia de los ingleses, se puede señalar su ingerencia en la construcción de algunos cables submarinos en el Caribe, Venezuela entre ellos. Las inversiones francesas en el período mostraron una tendencia ascendente; "aumentaron más de cuatro veces en el período de 1890 y 1913, elevándose de 1.785,7 millones de francos en 1880 a 8.150,9 millones de francos en 1913, lo que representa un aumento de 6.400 millones de francos. Pero la entrada efectiva de capital en América Latina fue ciertamente inferior, porque los valores latinoamericanos se ofrecían a menos de su valor nominal en París, así como en Londres. El monto efectivo puede estimarse aproximadamente en 4.800 millones de francos ó 900 millones de dólares, es decir, en la tercera parte de la estimación anterior sobre las entradas de capital inglés".[24] Los franceses acentúan su tendencia a invertir en el sector privado sobremanera en vísperas de la Primera Guerra Mundial.

A continuación copiamos dos cuadros suministrados por Fred Rippy.

23. Naciones Unidas. *El financiamiento*. p. 7.
24. *Ibidem*, p. 9.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 5

FRANCIA:

INVERSIONES EN AMERICA LATINA. 1902-1913

(Millones en Francos)

País	Valores Públicos		Valores Privados		Totales	
	1902	1913	1902	1913	1902	1913
Argentina	310	640	613	1.360	923	2.000
Bolivia	—	14	70	86	70	100
Brasil	490	880	206	2.620	696	3.500
Chile	8	70	218	142	226	212
Colombia	—	7	246	8	246	15
Ecuador	—	13	5	2	5	15
Paraguay	—	—	1	40	1	40
Perú	2	13	105	37	107	50
Uruguay	48	65	249	135	297	200
Venezuela	30	15	100	35	130	50
México	omitido	750	300	1.250	300	2.000
Cuba	—	—	126	20	126	20
Haití	66	90	10	10	76	100
República Dominicana	7	—	1	—	8	—
Costa Rica	—	34	10	4	10	38
El Salvador	—	—	10	12	10	12
Guatemala	—	—	8	9	8	9
Honduras	omitido	—	6	7	6	7
Nicaragua	—	—	6	6	6	6
TOTAL	961	2.590	2.291	5.784	3.252	8.375

FUENTE: F. Rippy "French Investments in Latin America". *Inter American Economic Affairs*, pp. 59, 62, 73. Nº 2, 1948.

A finales de 1902 el 60% de la inversión total de capital francés en América Latina se concentraba fundamentalmente en Argentina, Brasil y México y a finales de 1913 representa el 90%. Al igual que sus competidores los ingleses, el capital francés también derivó hacia los ferrocarriles, de la fuente antes citada tenemos los siguientes datos:

Cuadro Nº 6

INVERSIONES EN FERROCARRILES (*)

(Millones de francos)

	1902	1913
Argentina	100	600,5
Brasil	40	1.390,5
México	—	194,5
Venezuela	18	17,5
	158[a]	2.203

(*) excluyendo a The Peruvian Corp.

La industria ferroviaria pasó de 4,8% en 1902 a 26,3% en 1913. Las inversiones francesas en minas, bancos y finanzas así como en actividades agrícolas, según Rippy, no han sido bien determinadas, la inversión en estas actividades pasaron de un total de 2.134 millones de francos en 1902 a 3.581 en 1913.

El vertiginoso desarrollo del *imperialismo alemán* a finales del siglo pasado, así como el alto grado de centralización y concentración monopólica alcanzado, prácticamente puso en manos de la organización bancaria la conducta a seguir por las inversiones fuera de sus fronteras, lo que hacía coincidir las inversiones, con las razones políticas del expansionismo germano. Cuando los franceses invirtieron en Rusia, por ejemplo, los alemanes para contrarrestar la expansión rusa concentraron sus empréstitos en la región suroriental de Europa. "Los bancos adquirieron la costumbre de consultar al ministerio alemán de Relaciones Exteriores sobre los empréstitos en proyecto. En ocasiones, el gobierno alemán inducía a los bancos a prestar su ayuda a potencias amigas, como ocurrió con Italia, Turquía y Hungría, después de

Escaneado con CamScanner

haberse encontrado cada una de ellas con la negativa de París". "A principios del decenio de los años 1870 muchos nuevos valores extranjeros fueron admitidos en las bolsas alemanas. Los cinco mil millones de francos oro recibidos de Francia como indemnización de guerra se invirtieron parte en el interior y parte en el extranjero. Entre 1870 y 1914, Alemania se convirtió en el tercero de los grandes exportadores de capital"... "los gobiernos extranjeros más fuertes tendían a favorecer los mercados de dinero de Londres y París, donde las condiciones eran más favorables y las relaciones más antiguas".[25] Los agresivos capitalistas alemanes estimulaban y dirigían los grandes bancos y las industrias, no fueron cómodos rentistas como los franceses, pero cibieron la necesidad de realizar inversiones que facilitaran el intercambio internacional a objeto de superar su tardío auge capitalista. "Alemania prestaba al extranjero considerablemente más que su exceso de exportación de mercancías y servicios, de suerte que los bancos tenían que conseguir gran parte de esos fondos mediante préstamos a corto plazo en Londres y París". "De 1870 a 1900 se invirtieron en el extranjero entre la quinta y la décima parte de los ahorros anuales"... "El total de la inversión exterior alemana en 1914 ascendía a unos cinco o seis millones de dólares, o sea un quinceavo de la riqueza total de Alemania".[26]

Al parecer los capitalistas alemanes se interesaron por América Latina a partir de la crisis de 1891-1894 alrededor de esta fecha algunos gobiernos emitieron bonos en Alemania y empresarios alemanes invierten a su vez, en diferentes actividades en la región como servicios públicos, bancos y plantaciones. La inversión en ferrocarriles así como en minas fue más discreta que la de sus rivales. Existe muy poca información sobre las inversiones alemanas en la región; a continuación copiamos un cuadro tomado de *El Financiamiento Externo de América Latina.*

25. Friedlander y Oser. *Ob. Cit.* p. 378.

26. *Ibidem*, p. 379.

Cuadro Nº 7
ALEMANIA:
INVERSIONES EN PAISES EXTRANJEROS, 1898 y 1904
(Millones de marcos)

Región	1898		1904	
	Total	Por ciento	Total	Por ciento
América Latina	2.370-2.970	33.6- 38,1	2.880-3.350	35,8- 36,2
América Central, costa septentrional de América del Sur y Antillas	1.000-1.250	14,2- 16,0	1.080-1.200	13,4- 13,0
Costa occidental de América del Sur	370- 420	5,2- 5,4	500- 550	6,2- 5,9
Costa oriental de América del Sur	1.000-1.300	14,2- 16,7	1.300-1.600	16,2- 17,3
Estados Unidos y Canadá	2.025-	28,8- 25,8	2.500-3.000	31,1- 32,5
Africa y Turquía	1.370-1.380	19,5- 17,7	1.625-1.700	20,2- 18,4
Asia	660- 690	9,4- 8,9	725- 775	9,0- 8,4
Australia y Polinesia	610- 730	8,7- 9,5	300- 400	3,9- 4,5
TOTAL	7.035-7.795	100,0-100,0	8.030-9.225	100,0-100,0

FUENTE: A. Sartorius von Waltershausen, *Das Volkswirtschaftliche System der Kapitalanlage in Ausland* (Berlín, 1907), pp. 102-103, citado en Raymond F. Mikesell, *United States Private and Government Investment Abroad* (University of Oregon, 1962), p. 23.

Aparentemente las inversiones germanas se estabilizaron rápidamente, aumentaron levemente de 2.370-2.970 millones de marcos en 1898 a 2.880-3.350 millones de marcos en 1904. "En ambas fechas, representaban aproximadamente poco más de una tercera parte de las inversiones alemanas en el extranjero".[27] En 1914 las inversiones alemanas en el exterior se estimaban en 3.800 millones de marcos localizados principalmente en Argentina, Brasil, Chile y México e inversiones menores en Guatemala, Perú y Venezuela.[28]

El crecimiento industrial que se da en Alemania y Estados Unidos en los últimos 20 años del siglo XIX tuvo una importante influencia económica mundial, cuya resultante se pondría de manifiesto en el poderío político puesto a prueba en los acontecimientos de la Primera Guerra Mundial. Para 1870 los *Estados Unidos* terminaban la expansión y consolidación de su frontera nacional;

27. Naciones Unidas. *El Financiamiento*, p. 9.

28. Naciones Unidas. *Foreign Capital In Latin America*, p. 6.

Escaneado con CamScanner

para esta época Inglaterra, Francia y Alemania se habían lanzado desde mediados del siglo a la conquista de mercados fuera de sus fronteras. El auge de la industrialización en Estados Unidos requirió de cuantiosos recursos, por lo que los norteamericanos no mostraron mayor interés en lo que posteriormente sería su periferia. La escasa inversión en cartera en América Latina se limitó a un préstamo concedido al Perú.

Los Estados Unidos aparecen más bien como deudores de los viejos capitalismos europeos con el objeto de financiar sus importaciones, este hecho impidió en principio su inversión en gran escala. Las inversiones directas se concentraban en algunas aventuras mineras en México, algunas plantaciones de azúcar en Cuba, pequeñas inversiones ferrocarrileras en México y Panamá y, una que otra pequeña firma comercial. La inversión directa norteamericana coincide con el inicio de las inversiones alemanas de 1890 en adelante. Los Estados Unidos se ven impulsados por la necesidad de obtener mercados extranjeros donde colocar los productos de su incipiente industria. Por otra parte, se hacía necesario mantener el fluido comercio de productos tropicales y de recursos minerales. Estas operaciones se ven favorecidas por el vertiginoso crecimiento de su mercado de capitales que requiere su inversión. "El proceso de expansión de su industria pesada y de su producción industrial ligera comenzó a exigir, a fines de siglo, el desahogo de mercados extranjeros que no podían ser los mismos de sus anteriores excedentes agrícolas, por cuanto sus antiguos compradores se enfrentaban a la misma necesidad de expandir sus exportaciones industriales. En tales circunstancias, los Estados Unidos desempolvaron la vieja doctrina Monroe y volvieron su atención hacia los atrasados vecinos del sur".[29] Hay que tener presente que los Estados Unidos continuaban recibiendo *cuantiosas inversiones en cartera* de los países europeos. La inversión inglesa solamente para 1914 ascendía a 4 mil millones de dólares[30] mientras que la inversión norte-

29. Armando Córdova. *Ob. cit.* p. 111.

30. Friedlander y Oser. *Ob. cit.*, p. 375. "Las antiguas inversiones inglesas en ganado vacuno y compañías agrícolas habían sido liquidadas en gran parte; las inversiones nuevas consistían en bonos municipales y de los estados, bonos de ferrocarriles, establecimientos industriales (Como la United States Steel Corporation), y empresas de utilidad pública. Todas eran inversiones en cartera, sin control directo". *Idem.* Por el contrario, los ingleses sí *ejercían el control directo* de los ferrocarriles en Chi-

americana en el exterior, para el mismo año, era de 3.500 millones de dólares. La inversión de todos los países europeos juntos en los Estados Unidos ascendía a 6.700 millones.[31]

Los capitalistas norteamericanos manifiestan interés en realizar inversiones directas en la agricultura, como ingenios azucareros en Cuba y plantaciones de bananos en Centroamérica. Sin embargo, la entrada de capital estadounidense en América Latina siguió siendo relativamente pequeña hasta fines del siglo XIX. A partir de este período la inversión norteamericana manifiesta un inusitado aumento.

na y en la mayoría de los ferrocarriles en América Latina, las minas, plantaciones, empresas ganaderas, banca, finanzas etc. en la mayoría de los pueblos de la Tierra.

31. Woytinsky W.S. y E.S. *World Commerce and Government, trend and Outlook. Citado* por Armando Córdova, *Ob. Cit.* p. 111.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 8
ESTADOS UNIDOS:
INVERSIONES DIRECTA Y EN CARTERA POR SECTORES GEOGRAFICOS. 1897-1914
(Millones de dólares)

	Países del Caribe			México y América Central			América del Sur			TOTAL		
	Inversión de cartera	Inversión directa	Total	Inversión de cartera	Inversión directa	Total	Inversión de cartera	Inversión directa	Total	Inversión de cartera	Inversión directa	Total
1897	—	45,0	45,0	—	221,4	221,4	—	37,9	37,9	—	304,3	304,3
1908	30,0	190,2	220,2	258,7	454,3	713,0	25,4	104,3	129,7	334,1	748,8	1.062,9
1914	55,0	274,0	329,0	270,0	676,7	946,7	40,6	325,1	365,7	365,6	1.275,8	1.641,4

FUENTE: Cleona Lewis, *America's Stake in International Investments* (Brookings Institution, Washington, 1938). Apéndice D, pp. 575-607. En Naciones Unidas. *El Financiamiento Externo de América Latina*, p. 12.

La inversión directa pasa de 304,3 en 1897 a 1.275,8 en 1914, aumentando en más de cuatro veces en 17 años, el 68% de ese capital estaba invertido en Cuba y México. En América del Sur la inversión resultaba bastante reducida según se desprende del siguiente cuadro.

Cuadro Nº 9
ESTADOS UNIDOS:
INVERSIONES DIRECTAS EN AMERICA LATINA
POR PAISES. 1897-1914
(Totales en millones de dólares)

Región y país	1897	1908	1914
Países del Caribe	45,0	190,2	274,0
Cuba	43,5	184,1	252,6
Haití	—	5,0	10,4
República Dominicana	1,5	1,0	11,0
México y América Central	221,4	454,3	676,7
México	200,2	416,4	587,1
Costa Rica	3,5	17,0	21,6
El Salvador	—	1,8	6,6
Guatemala	6,0	10,0	35,8
Honduras	2,0	2,0	9,5
Nicaragua	—	1,0	3,4
Panamá	9,7	6,1	12,7
América del Sur	37,9	104,3	325,1
Argentina	0,7	1,0	1,2
Bolivia	—	—	1,2
Brasil	1,0	—	3,0
Colombia	9,2	10,8	24,0
Chile	1,0	31,0	170,8
Ecuador	3,0	6,0	7,6
Paraguay	—	—	5,0
Perú	7,0	23,0	58,0
Uruguay	—	—	—
Venezuela	2,0	3,5	6,5
Sin distribuir por países	14,0	29,0	47,0
TOTAL	304,3	748,8	1.275,8

FUENTE: La misma del cuadro anterior.

Escaneado con CamScanner

Los norteamericanos preferían aquellos países que suministraban productos tropicales más que los productos de zona templada, es decir aquellos productos que complementaban su economía, algo similar ocurría con los productos minerales. También tienen, por razones de geopolítica, la necesidad de controlar el Golfo de México, la entrada al Mar Caribe y el Itsmo Centroamericano donde estaba planteado construir un canal en la Península de Yucatán, en el sur de Nicaragua o en Panamá. En los años que precedieron a la Primera Guerra Mundial las entradas de capital puede estimarse en 1.500 millones de dólares. "Este capital representa respectivamente el 50 y 150 por ciento de las entradas de capital inglés y francés durante el mismo período. De conformidad con las estimaciones citadas anteriormente. Pero estos porcentajes pueden llevar a una sobreestimación de las inversiones de los Estados Unidos en América Latina. En realidad las nuevas inversiones de los Estados Unidos se han estimado sobre la base de valores vendidos pública y privadamente".[32]

32. Naciones Unidas. *El Financiamiento...* p. 11.

Cuadro Nº 10

ESTADOS UNIDOS:

INVERSIONES DIRECTAS EN AMERICA LATINA, POR SECTORES. 1897-1914

(Totales en millones de dólares al fin del año)

Sector de la economía	1897		1908		1914	
	Total	Por ciento	Total	Por ciento	Total	Por ciento
Agricultura	56,5	18,6	158,2	21,1	238,5	18,7
Azúcar	24,0	--	57,0	—	115,0	--
Frutas	8,5	--	28,2	--	57,5	--
Otros productos	24,0	--	73,0	--	66,0	--
Minería y fundición	79,0	26,0	302,6	40,4	552,2	43,3
Minerales nobles y piedras preciosas	58,0	--	141,6	--	176,2	--
Minerales industriales	21,0	--	161,0	--	376,0	--
Petróleo	10,5	3,5	68,0	9,1	130,0	10,2
Producción	3,5	—	55,0	--	107,0	--
Distribución	7,0	--	13,0	--	23,0	--
Ferrocarriles	129,7	42,6	110,0	14,7	175,7	13,8
Empresas de servicio público	10,1	3,3	51,5	6,9	98,4	7,7
Manufacturas	3,0	1,0	30,0	4,0	37,0	2,9
Comercio	13,5	4,4	23,5	3,1	33,5	2,6
Varios	2,0	0,6	5,0	0,7	10,5	0,8
TOTAL	304,3	100,0	748,8	100,0	1.275,8	100,0

FUENTE: La misma del cuadro Nº 8.

Antes del estallido de la Primera Guerra Mundial la inversión territorial manifiesta una marcada tendencia a invertir en la agricultura a objeto de obtener materias primas y/o alimentos destinados a satisfacer su propio mercado; este tipo de inversión se centra en ingenios azucareros y el área del comercio de bananos. En principio atrajo la atención de los norteamericanos la inversión en minerales nobles, principalmente en México; para los años próximos a la guerra los minerales industriales adquieren una gran importancia pasando de 21 millones de dólares en 1897 a 376 millones en 1914, inversiones llevadas a cabo principalmente en Chile. Es en este sector donde se encuentran la mayoría de las inversiones en el período que llegaron a alcanzar un 43,3%. La inversión en petróleo ocupó un cuarto lugar y estaba localizada principalmente en México, sin embargo, pequeñas sumas eran invertidas en Colombia, Perú y Venezuela.

Los norteamericanos inicialmente desarrollan inversiones en el sector ferrocarrilero, en 1897 ocupan un 42,6% pero sin llegar

Escaneado con CamScanner

a tener la importancia de las inversiones inglesas o francesas. tendido de las vías facilitaba la salida de los productos agrícolas mineros de mayor importancia para ellos, por eso fue significati la inversión en Cuba, México y otros países de América Centr En vísperas de la Primera Guerra declina la inversión ferrocarril ra hasta llegar a un 13,8%, mientras que la inversión en minería petróleo y agricultura alcanzaba un 72,2%.

El siguiente cuadro discrimina las inversiones según su distri bución geográfica y según la principal actividad económica de los países de la región.

Cuadro Nº 11
ESTADOS UNIDOS:
DISTRIBUCION GEOGRAFICA DE SUS INVERSIONES EN AMERICA LATINA. 1897-1914

I. Inversiones directas y en cartera.

	1897	1908	1914
Países del Caribe	14,8	20,3	20,0
México y América Central	72,8	67,7	57,7
América del Sur	12,4	12,0	22,3
	100,0	100,0	100,0

II. Inversiones directas.

	1897	1908	1914
Países del Caribe	14,8	25,4	21,5
Cuba	14,3	24,6	19,8
Otros	0,5	0,8	1,7
México y América Central	72,8	60,7	53,0
México	65,8	55,6	46,0
América Central	7,0	5,1	7,0
América del Sur	12,4	13,9	25,5
	100,0	100,0	100,0

III. Inversiones directas según la actividad económica.

	1897	1908	1914
Países exportadores de productos tropicales	38,3	32,7	31,2
Países exportadores de productos minerales	68,4	62,8	64,1
Países exportadores de productos agrícolas de zona templada	0,2	0,1	0,5
Venezuela	0,7	0,5	0,5
Sin distribuir por países	7,6	3,9	3,7
	100,0	100,0	100,0

FUENTE: La misma del cuadro Nº 8.

La región del Caribe recibe en el período estudiado la mayoría de las inversiones estadounidenses tanto en lo que respecta a las inversiones directas como las inversiones en cartera, siendo

Escaneado con CamScanner

México al parecer, el país de mayor significación, lo que contribuyó su riqueza minera.

A manera de conclusión se puede decir que "la cuantía del capital extranjero invertido a largo plazo en la región a comienzos de la Primera Guerra Mundial puede estimarse aproximadamente en 10.000 millones de dólares corrientes. La deuda externa de los gobiernos nacionales, estados o provincias y municipalidades, que alcanzaba a poco más de 2.000 millones de dólares, representaba aproximadamente el 22 por ciento del total. El 78 por ciento restante correspondía al capital invertido en firmas privadas controladas o no desde el extranjero".[33] Este hecho de apariencia tan sencilla explica las profundas distorsiones que padecen los países latinoamericanos. La atractiva circunstancia de poseer recursos naturales estimuló simultáneamente el *derecho* a su apropiación en las peores condiciones por los oportunos inversores, se reafirman por lo tanto pautas neocoloniales de funcionamientos impuestas por las perturbadoras relaciones económicas externas conducidas por los monopolios.

33. Naciones Unidas. *El Financiamiento*... p. 15.

La Orgía Ferroviaria

La política en la construcción de los ferrocarriles en hispanoamérica y en Venezuela es la consecuencia de las pautas financieras establecidas por el imperialismo, la dinámica externa determinó cambios de importancia sobre las formas tradicionales adoptadas anteriormente. El excedente del capital existente en los países metropolitanos emigra hacia países necesitados de inversiones; la imposibilidad de los latinoamericanos de acumular capital nacional permitió el establecimiento de ciertas pautas que contribuyeron al sostén hegemónico del sistema. Las inversiones directas en minería, servicios públicos y ferrocarriles se pusieron a la orden del día. "En el caso de los ferrocarriles tratábase de un desarrollo de la infraestructura que está orientado principalmente hacia el exterior, y cuya función es drenar la producción de una determinada región o localidad del país hacia el puerto que permite comunicar la actividad productora con los centros consumidores de ultramar".[1] De esta manera el sistema ferroviario que se implanta en Venezuela "moderniza" el sistema de transporte anterior, pero conserva en lo esencial la característica de vincular los centros productores con la salida natural de productos, es decir, los puertos. "Las líneas férreas se instalaron en el país para racionalizar el tráfico de exportación. Su tendido, que fue siempre del *hinterland* a los puertos de embarque, revela el criterio propicio de darle facilidades a la movilización de

1. Osvaldo Sunkel. "El Marco Histórico del Proceso de Desarrollo y de Subdesarrollo". *Cuadernos del Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social*, p. 34.

Escaneado con CamScanner

la carga destinada al extranjero. Llevar el café y el cacao ha
los muelles fue su objetivo magno. Pero las siembras venezo
nas no dependían de la disminución de los costos de transp
te tanto como de la demanda que los grandes centros del ca
talismo proyectaron hacia nuestra agricultura de exportaci
Con los ferrocarriles o sin ellos, el volumen de la producción y
superficie sembrada eran una variable dependiente. Sus niveles d
rivaban de la intensidad de la demanda exterior".[2] Los nacion
les eran en consecuencia los propietarios de los recursos produ
tivos de la actividad exportadora, actividad ésta realizada dent
del entorno del atraso. La preponderancia tecnológica recibid
así como las condiciones exigidas por el capital invertido subray
una vez más la dicotomía, países ricos contra países pobres, qu
con características dramáticas, impregnaron a Venezuela, los mo
nopolios ferrocarrileros.

En las primeras décadas del siglo XIX se desarrollaron firme
nexos económicos con Inglaterra. En este país se fueron acumu
lando jugosas utilidades producto del comercio y su pujante desa
rrollo industrial. Mientras estas utilidades "podían encontrar ocu
pación en el establecimiento de nuevos negocios en el interior del
país, la Gran Bretaña guardó una especie de equilibrio que bien
pronto acabó por romperse cuando las acumulaciones de capital
eran mayores que las perspectivas de inversión nacionales. Enton
ces se presentó para la Gran Bretaña el problema de encontrar
ocupación a sus capitales excedentes fuera, y estos capitales en
contraron su natural salida hacia las colonias y dominios donde la
actividad económica inglesa había ya establecido sus centros de
comercio, aunque también emigró su capital a las demás regiones
del globo. Así la Gran Bretaña se convirtió, especialmente desde
el siglo XIX, en el centro financiero del mundo. La industria in
glesa encontraba en esas actividades financieras una salida, por
que toda exportación de capitales significaba exportación de ar
tículos".[3] Pero al mismo tiempo que el progreso técnico se fue
desarrollando y comenzaron a trasladarse al extranjero los capita
les, Inglaterra era incapaz de satisfacer sus necesidades alimenti
cias. Gran parte de sus dominios ofrecían condiciones naturales

2. Domingo Alberto Rangel. *La Venezuela Agraria*, p. 229.

3. Eduardo Villaseñor. "Problemas Financieros y de Comercio Interamericano". *El Trimestre Económico*. Octubre-dic. 1941, pp. 364-365.

favorables para la producción. En auxilio del aumento de la pro
ductividad agrícola las construcciones ferroviarias jugaron un pa
pel muy importante bajando los costos de transporte entre los
centros de producción y los puertos de exportación, al mismo
tiempo que permitió la incorporación de vastos recursos agrícolas
al imperio. De tal manera que "solamente una pequeña parte de
los capitales exportados por Inglaterra hacia su imperio fueron in
vertidos directamente en la producción agrícola, industrial o mi
nera; los únicos ejemplos importantes son los de inversiones en
las minas de Australia y sobre todo en las de Africa del Sur. En
efecto, la masa de capitales exportados fueron empleados en la
creación de medios de transporte y sobre todo en la construc
ción de vías férreas. Un trabajo muy preciso estima que de 1865
a 1894 el 60% de los capitales emitidos en la plaza de Londres
para la inversión en ultramar, estaban destinados a financiar la
construcción de vías férreas. Es decir que las inversiones británi
cas influyeron indirectamente en la producción de los países del
Imperio y sobre el comercio imperial, permitiendo establecer un
equipamiento de base y sobre todo un sistema de transportes mo
dernos".[4]

Entre 1875 y 1913, Canadá y el Imperio ocuparon los prime
ros lugares, aunque los Estados Unidos y América Latina tam
bién recibieron cantidades considerables; para el fin de este perío
do, casi 9 mil millones de dólares se invirtieron en el Imperio
(principalmente en los grandes dominios), en tanto que los Es
tados Unidos y América Latina participaron casi por partes igua
les de 7.500 millones de dólares, el destino de los fondos exce
dentes de Inglaterra, en su mayoría siguieron siendo los ferroca
rriles.[5]

A partir de 1880 se puede considerar como el *inicio de las in
versiones directas en los ferrocarriles en América Latina* y estas
inversiones se dan principalmente en Argentina, Chile, Brasil y
Perú como lo demuestra el siguiente cuadro:

4. François Crouzet. "La Experiencia Británica del Libre Cambio hasta la Primera Guerra Mundial". *Desarrollo Económico* Nº 16, p. 455 las fluctuaciones de las inversiones dentro del Imperio fueron menores que las que se realizaron en el extranjero como Estados Unidos y América del Sur.

5. Ellsworth P.T. y J. Clark Leith. *Comercio Internacional*, pp. 225-226. Aunque América Latina recibió su cuota de capital británico el caso no fue análogo en Asia o Africa exceptuando a Egipto y Sur Africa.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 12
INVERSIONES BRITANICAS EN FERROCARRILES EN AMERICA LATINA AL FINAL DE 1890

País	Nº de Empresas	Capital Nominal
Argentina	22	64.617.926
Chile	9	8.000.000
Costa Rica	1	2.869.560
República Dominicana	1	600.000
México	7	28.959.290 (?)
Paraguay	1	882.930
Venezuela	7	4.157.369
Brasil	25	26.037.900
Colombia	5	1.792.800
Cuba	5	1.846.600
Honduras	1	16.250
Perú	9	18.122.180 (?)
Uruguay	7	9.013.758

FUENTE: J. Fred Rippy. "A brish Decade of British Investment in Latin America" *Inter American Economic Affairs* Nº 4, 1952.

El desarrollo de la industria pesada en Inglaterra impulsó la industria del hierro, los yacimientos carboníferos y la industria de maquinarias, soportes fundamentales de la industria ferrocarrilera. Esto estimula a las inversiones inglesas a inclinarse hacia el desarrollo ferroviario. Pero el proceso de transformación no se desarrolló armónicamente con la expansión de la agricultura, lo que promovió un incremento en la demanda de alimentos y materias primas. Los recursos agrícolas de Inglaterra, así como los de toda Europa presentaban limitaciones, ya que el incremento del desarrollo industrial le restaba recursos humanos a la actividad agrícola, amén de las limitaciones climáticas y de suelo, ello explica la mayor cuantía de las inversiones en los países antes señalados. La mecanización de la vialidad favorecería la salida natural de los productos requeridos, lo cual asocia cada vez más la economía de los países latinoamericanos al mercado internacional *reafirmado cada vez más las pautas de producción determinadas por la demanda exterior*. En la medida en que esta aumenta se hace necesario incrementar la inversión en las vías férreas con lo cual se integran cada vez más los centros productivos a los puertos de exportación. "...las inversiones directas en ferrocarriles que representaban en 1880 el 19,2 por ciento del total ascienden hasta un 39,2 por ciento en 1890 y un 45,8 por ciento en 1913. Hay también un auge relativo considerable de sus inversiones directas en otros sectores, pero puede afirmarse que, en lo fundamental fue la producción del material ferroviario el negocio central alrededor del cual giró durante toda su *belle époque* la exportación de capitales ingleses. Con el fin del período expansivo de las vías férreas terminaron también las grandes salidas de capital. De 1913 a 1929 se estanca el monto británico invertido en América Latina..."[6]

A manera de conclusión se puede decir que el monopolio impuesto por los británicos al desarrollo ferrocarrilero, en la época de auge, constituyó un elemento más para el sostenimiento de la hegemonía inglesa; algunas razones explican esta idea: 1) Las inversiones ferrocarrileras dan salida al excedente de capitales producto del desarrollo superior del capitalismo. 2) El desarrollo de la industria ferrocarrilera sirvió de estímulo a la producción de la industria metalúrgica y afines. 3) Permitió el establecimiento de empresas mayores, facilitándose así el fenómeno de la concentración y del poder empresarial. 4) El ferrocarril permitió integrar al imperio vastas zonas de sus dominios prácticamente vírgenes. 5) Posibilitó un comercio más expedito entre los países latinoamericanos y los centros consumidores.

La producción venezolana no constituyó un gran atractivo para la nación británica[7] como resultó, por ejemplo, la riqueza agrícola de otros países, como Estados Unidos o Argentina, esta última, con su producción de trigo y de carnes. Allí acudió el capital espontáneamente, los capitales europeos encuentran en esos países condiciones convenientes. "Venezuela, por el contrario, tiene que acudir a Europa a tentarle con todo género de ventajas la vena aventurera a un capital que de otro modo se habría abstenido de venir hasta nuestro país. La construcción de los ferrocarriles en Venezuela es precedida de campañas publicitarias y de viajes del 'Ilustre Americano' a Europa que consiguen seducir a firmas

6. Armando Córdova. *Inversiones Extranjeras y Subdesarrollo*. pp. 107-109.
7. Ver trabajo de Lola Vetencourt. *El Imperio Británico en la Economía Venezolana*. p. 112.

Escaneado con CamScanner

inglesas, alemanas y francesas. El hecho de producirse la inversión ferrocarrilera para acarrear riquezas ya 'hechas' y el de proceder de misiones venezolanas, imprimirán su sello profundo en el destino de los ferrocarriles".[8]

Desde la época de Monagas y de la Dictadura de Páez se hicieron esfuerzos por implementar el desarrollo de los ferrocarriles en la región central, pero las condiciones de guerra, de crisis de atraso en que se encontraba el país no favorecía la inversión de capitales en esta actividad. Es con Guzmán Blanco —fundamentalmente en el Quinquenio y el Bienio— que se impulsó la verdadera construcción de las vías férreas. Sin embargo, la desconfianza, la anarquía política, la arbitrariedad, etc. eran hechos que conspiraban para la obtención de capitales en condiciones ventajosas. "El capital extranjero no emigra a nuestras tierras en condiciones económicas aceptables, es decir, no onerosas, sino cuando se le garantizó la estabilidad del orden. En los demás casos, el capital extranjero es ruinoso en lo económico, corrupto en lo político y peligroso en nuestras relaciones internacionales".[9]

No pudiendo el estado venezolano iniciar la construcción ferrocarrilera por cuenta del mismo solamente, o utilizar capitales locales por su escasez, se escogió la vía de las inversiones directas mediante concesiones, en los períodos gubernamentales de Antonio Guzmán Blanco se otorgaron gran número de contratos a empresarios ingleses, franceses y alemanes. El afán de atraer los capitales impregnó la política ferrocarrilera, seguida por el Estado, de dos insuperables males: en primer lugar no hubo en Venezuela una *verdadera planificación* en los proyectos de las vías férreas que estableciera normas o reglamentos especiales. "Llegó a tal grado en aquella época el empeño de proyectar ferrocarriles en

8. Domingo Alberto Rangel. *La Venezuela Agraria*. pp. 222-223. Guzmán Blanco llegó a ser uno de los hombres más ricos de su época, su fortuna se incrementó fundamentalmente con el producto de las comisiones obtenidas en la obtención de préstamos y en el otorgamiento de contratos a empresas ferrocarrileras, mineras, etc., ambas actividades se encontraban estrechamente vinculadas. Guzmán Blanco en su mensaje al Congreso en 1875 dice: "El Congreso de 1874 me autorizó para ratificar el *Convenio con los acreedores extranjeros*, siempre que por su medio, i de alguna otra manera, *se asegurase la construcción del ferrocarril* entre Caracas y La Guaira. . ." f. 20 v. B.N.S.M. (subrayado nuestro).

9. César Lumeta. "La ley del Cabestro". *El Continente Enfermo*, p. 143.

nuestro territorio, que tanto el Ministro Plenipotenciario de Venezuela en Europa, General Guzmán Blanco, a la sazón residente en París, como el Gobierno de la República, otorgaban concesiones sin plan ni concierto alguno, habiéndose dado el caso de coincidir ambas entidades en el otorgamiento de contratos sobre la misma materia y, por consiguiente incompatibles".[10] De allí las diferentes modalidades, en muchos aspectos, que presentó el establecimiento de vías férreas en Venezuela y que fue una de sus relevantes características.

El segundo de los males a considerar fue en el otorgamiento de ventajosas concesiones, sin lógica y sin previsión de ninguna clase. El afán de atraer capitales extranjeros, impulsó al gobierno a otorgar como garantía al capital un mínimo de beneficio del 7% de interés anual. Así el 1º de octubre de 1883 el Ejecutivo Federal decreta esta garantía, y se acuerdan además otros privilegios y franquicias. Entre los ferrocarriles favorecidos con una garantía del 7% anual solamente se encontraban: Ferrocarril de Maiquetía a Macuto (contrato firmado en 1884), Ferrocarril de Guanta a Barcelona y a Naricual (1885), Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía (1887). Otra modalidad consistía en el otorgamiento del 7% de beneficio pero además el Gobierno participaba en la suscripción de los capitales necesarios mediante la entrega de título o acciones, fueron ellos: El Ferrocarril Central de Venezuela (1885), Puerto Cabello-Valencia (1885), Ferrocarril Bolívar (Aroa-Barquisimeto, 1886), Gran Ferrocarril de Venezuela(1887).

Concesiones favorecidas con el 7%, acompañando a esta con una subvención a fondo perdido; es el caso del Ferrocarril de Carenero (1884). Por último, concesiones a empresas favorecidas con una suscripción de capitales por parte del Gobierno, en este caso se encontró el Ferrocarril de Caracas a La Guaira (1880), el Ferrocarril de La Ceiba-Sabana de Mendoza-Valera. Es muy posible que, sin los alicientes al capital dados por el General Guzmán Blanco,

10. Germán Jiménez y Vicente Lecuna. *Los Ferrocarriles en Venezuela*, p. 11. "Podríamos citar a este respecto el contrato celebrado en Caracas por el Gobierno Nacional con el Señor Henry F. Rudloff, el 15 de febrero de 1886, para la construcción de un ferrocarril de Puerto Cabello a Araure, pasando por San Felipe, y el celebrado en París por el General Guzmán Blanco con el señor William Burchell, el 18 de abril del mismo año, con idéntico motivo, ambos garantizados con el 7% de interés anual". *Idem*. Ver cuadro de Contratos Ferrocarrileros entre 1853-1910 en el anexo Nº 2.

Escaneado con CamScanner

la construcción de los ferrocarriles se hubiera retardado, pero bien es cierto que esta política es la responsable de la génesis los caminos de hierro, es en ella también donde se encuentran raíces de su fracaso. La mayoría de las líneas fueron construi en consecuencia, con una garantía gubernamental del 7%. política fue modificada por el decreto ejecutivo de 1892, que hibió terminantemente que el Gobierno de la República contri yese con capital alguno a la construcción de ferrocarriles, ni gar tizase intereses sobre los capitales invertidos en dichas obras. ra esta época se hacen sentir los efectos del endeudamiento parte del Gobierno. Pero sucedió "que se transpasaron los lím racionales y, en consecuencia, no se construyó en el país ni un lo kilómetro de vía férrea bajo el régimen del decreto mencio do. El 27 de mayo de 1896 se promulgó una ley de concesion ferrocarrileras que estableció en el artículo 5º que el Gobierno la República podría contribuir a la construcción de los ferroca les que a juicio del Ejecutivo Federal, fuesen declarados de un dad pública, con entrega de subvenciones de oro. Un año más t de otra ley conservó esta cláusula. Por la ley de 1912, así com la de 1917 y 1918 se consideró la posibilidad de subvenciones que no estaban expresamente prohibidas por la ley[11] pero sí que dó, como una manifestación expresa en su artículo 3, no gara tizar el interés sobre el capital invertido, con lo cual se pretend poner cierta limitación a las onerosas ventajas concedidas.

No entra dentro de las consideraciones de nuestro trabajo un análisis riguroso de las prebendas, alicientes o franquicias otorga das a las empresas ferrocarrileras; nos limitaremos a señalar una buena sistematización hecha por Jiménez y Lecuna. Es bueno te ner presente previamente, como bien lo apuntan dichos autores, que el sistema de concesiones "existe en muchas naciones debi damente organizadas, su desastroso resultado en Venezuela se de bió principalmente a que dichos contratos fueron otorgados con frecuencia, no a empresas serias capaces de llevar a cabo directa mente las obras, sino como regalías del poder a intermediarios o

11. *Ibidem*, pp. 46-47. La ley sancionada en 1918 modificó en algunos aspectos las con diciones técnicas "principalmente estableciendo cláusulas que fijan de modo preciso la interpretación de las disposiciones legales en materia del otorgamiento de la pro piedad de los baldíos a que tienen derecho los concesionarios de los ferrocarriles, asunto éste tratado con cierta vaguedad en la Ley anterior". Ministerio de Obras Públicas, *Los Ferrocarriles de Venezuela*, p. 139.

favoritos, de donde resultó que, en muchas ocasiones, se otorgase la garantía sencillamente sobre los capitales que se invirtiesen, sin determinar su monto ni establecer reglamentación alguna en el particular, y aún sin una idea clara en el momento del costo que dichas obras habrían de tener; y en otras, se fijasen valores exagerados a los capitales garantizados".[12]

VENTAJAS OTORGADAS A LOS EMPRESARIOS

1. Garantía de intereses sobre los capitales empleados. Contribución del Gobierno a la formación del capital mediante la entrega de bonos o acciones. Subvención del Gobierno a fondo perdido, etc.
2. Cesión de terrenos baldíos.
3. Exoneración de pagos de derechos aduaneros y de impuesto en general.
4. Derecho a tomar de los bosques la madera y materiales necesarios.
5. Derecho de propiedad sobre las minas que descubrieran las empresas.
6. Derecho de utilizar la caída de las aguas o ríos para la producción de energía.
7. Derecho de expropiar terrenos de propiedad particular.
8. Exención del servicio militar a los empleados venezolanos ocupados en las empresas.
9. El otorgamiento del privilegio de la concesión por un gran número de años, en la mayoría de los casos se consideró *la excesiva duración de 99 años.*

12. *Ibidem.*

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 13

NUMERO DE AÑOS QUE LE FALTABAN A LOS CONTRATOS EN 1894

Empresa	años
Gran Ferrocarril de Venezuela	93
Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto	97
Ferrocarril Central de Venezuela	103
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía	96
Ferrocarril de Guanta a Barcelona	86
Ferrocarril de Carenero	88

FUENTE: Germán Jiménez y Vicente Lecuna. *Los Ferrocarriles en Venezuela*, p. 26

Si el pasado histórico venezolano no hubiese sido escenario de los inevitables enfrentamientos con los inversores extranjeros, sólo en la actualidad estaríamos en capacidad de liberarnos de tan farragosa carga.

Los capitales europeos atraídos en consecuencia por tan fabulosos privilegios otorgados por el Estado venezolano se arraigan en Venezuela. Para la época se consideraba como los más importantes elementos de progreso tres dispositivos fundamentales, *inmigración, capitales* y *ferrocarriles*. El Estado venezolano consideró, aunque en las peores condiciones, convertirse en un agente de cambio estimulando estas actividades.[13]

En un discurso de Guzmán Blanco en 1883 se expresa con relación a la emigración de la siguiente manera: "Es tan sólida esta situación (se refiere al estímulo dado a la educación) y es tanta la fe que inspira para el porvenir, que no somos nosotros solos los que fijamos en ella nuestras esperanzas, sino que atraídos por las seguridades y ventajas que ofrece, empiezan ya a venir a poblar y fecundar nuestro suelo los que en otros países

13. El Gobierno nacional, deseando proteger decididamente la inmigración, ha creado por Decreto de 29 de julio de 1890, cuatro oficinas de informes; una de Burdeos (Francia), otra en Amberes (Bélgica), otra en Santander (España) y otra en Las Palmas (Islas Canarias)... la reconocida competencia de las personas que las sirven, prometen que se hará una buena propaganda en el sentido que los inmigrantes que vengan al país, tengan en abono su amor al trabajo..." *Boletín de la Riqueza Pública*, Nº 13, p. 198.

no encuentran espacio suficiente para vivir, ni elementos bastantes para su bienestar, trayéndonos brazos *para nuestros campos, industrias y capitales*, para convertir este país dentro de poco en lo que está llamado a ser por las excelentes condiciones con que le dotó la naturaleza". Con el establecimiento de una fluida inmigración se perseguían algunos objetivos, a saber: un aumento del consumo, un estímulo a la producción y además poblar vastas zonas baldías.

De otro lado era común que los propios inversores en ferrocarriles se expresaran así: "Es a la rápida y directa comunicación que en su seno establecen los países para facilitar sus transacciones, a lo que deben hoy su creciente desarrollo las naciones civilizadas. Los caminos de hierro se consideran por lo tanto, como el más poderoso elemento, la palanca de mayor fuerza, para verificar las grandes conquistas del progreso en este siglo que al avanzar un paso deja tras sí las elocuentes manifestaciones de una civilización, por lo grandiosa, no presentida, y por sus maravillosos resultados, de todo punto sorprendente".[14] En la política emigratoria, la inversión capitalista y en las comunicaciones ferroviarias parecían estar concentradas las expectativas del crecimiento.

El primer ferrocarril establecido en Venezuela abarcó desde el puerto de Tucacas a las minas de cobre de Aroa, (que fueron propiedad de Bolívar) fue terminado en 1877. Guzmán Blanco había llegado a un acuerdo con los empresarios ingleses, quienes establecieron La Bolívar Railway Company, Limited para su construcción "...cuyo funcionamiento resultó positivo tanto para el Gobierno como para los inversionistas, pues el volumen de cobre exportado a Inglaterra fue en constante aumento durante la segunda mitad del Septenio y a lo largo de los años 80."[15]

14. J.E. y M. Carlk y Co. *Ferrocarril Central* (folleto).

15. Mary B. Floyd. "Política y Economía en Tiempos de Guzmán Blanco. Centralización y Desarrollo". *Política y Economía en Venezuela*, pp. 196-197. La Bolivar Railway Company Limited se formó con un capital de 350.000 libras esterlinas para establecer una línea de 62 millones. Según el Prospecto de la Compañía se decía: "no hay dificultades técnicas de ninguna clase en toda la línea férrea, que podría explotarse de manera que diera buenas utilidades, por el solo transporte del mineral", esta inversión estaba garantizada por la New Quebrada Company, propietarios de la tierra por donde pasa el ferrocarril y compañía explotadora de las minas, esta empresa arrendó la tierra requerida por 99 años, a una renta nominal de 20 libras esterlinas. Como garantía de seguridad la misma empresa se comprome-

Escaneado con CamScanner

Con posterioridad y con la inexistencia de estudios previos generó una verdadera *orgía* en el otorgamiento de los contratos ferrocarrileros. Se llegaron a firmar 29 contratos hasta por más de 5.000 kilómetros de vías. De estos, sólo 8 fueron realizados a plenitud y sólo 2 parcialmente. Entre 1883 y 1889 se firmaron 21 contratos, ninguno de los cuales fue realizado. El total de las vías construidas finalmente fue de *1.000 kilómetros* escasamente. En el año 1883 se inicia la era del ferrocarril en Venezuela, anteriormente había existido el ferrocarril entre Puerto Cabello a El Palito y en Caracas el Ferrocarril del Este, pero las empresas fracasaron y sólo construyeron unos pocos kilómetros de vías. Es en 1883, con motivo de la celebración del centenario del nacimiento del Libertador se inaugura el *Ferrocarril de Caracas a La Guaira*. En el mensaje al Congreso en ese mismo año Guzmán se expresa así "... La gran demostración a Bolívar en el Centenario, será el ferrocarril de La Guaira a Caracas, porque esa es la dotación más acentuada de nuestro progreso; porque el ferrocarril significa que Venezuela empieza a ser la Venezuela que Bolívar contempló desde Casacoima antes de Angostura y Boyacá, anticipándose al dilatado curso de los tiempos. El ferrocarril es el Centenario... todo lo demás podría suprimirse... El ferrocarril constituirá siempre el símbolo de nuestro progreso, y se hará más trascendental mientras más vayamos creciendo y él inspirará otros, y contribuirá a que se realicen pronto. Con el ferrocarril es que nace Venezuela a la verdadera civilización..." Del ampuloso discurso de Guzmán se infiere la gran ponderación asignada a las comunicaciones ferroviarias en el ulterior desarrollo del país. Vista así las cosas, este medio serviría por sí solo, al margen de las circunstancias existentes, para generar la riqueza agrícola, minera o ganadera. La implementación de una ajustada *política económica* fue sustituida por una *estridente política ferrocarrilera*.

El ferrocarril de La Guaira a Caracas fue de construcción y propiedad británicas,[16] permitió la salida de los productos de la zo-

tió a entregar la cantidad mínima de 20.000 toneladas de cobre al año para su transporte por el ferrocarril, la empresa ferrocarrilera se comprometió a pagar por ello 85.000 libras al año. James Madie Spence, *La Tierra de Bolívar*, T. II, p. 106. Un año antes de la inauguración del ferrocarril La Bolivar Railway Company y la New Quebrada Company Limited se fusionaron formando una compañía más poderosa, la "Quebrada Railway Land and Copper Company Limited".

16. Anteriormente, el 27-3-1876, se había celebrado un contrato en París entre José María Rojas y José María Antomarchi (representante de una empresa francesa).

na y recibía el grueso de las importaciones del principal puerto del país. El contrato para la construcción del ferrocarril fue celebrado con el señor William A. Pile en 1880 el cual cedió sus derechos en marzo de 1882 a un grupo de capitalistas ingleses que constituyeron una compañía anónima "*The La Guaira and Caracas Railway Company Limited*". El capital inicial estimado para la realización de la obra fue de Bs. 12.000.000, el gobierno suscribió la tercera parte del capital, es decir Bs. 4.000.000.[17]

En el cuadro que copiamos a continuación se observa la nacionalidad del capital invertido. De las 11 empresas principales anotadas 5 son de nacionalidad inglesa con una extensión de vías de 403,9 km sobre un total de 954,31 km o sea un 42,88% del total. Entre estas vías férreas se encuentran, además de la antes señalada, La Guaira-Caracas, el ferrocarril de Puerto Cabello-Valencia —de importancia económica fundamental ya que comunicó la capital del Estado con el segundo puerto principal del país—.[18] El ferrocarril Maiquetía-Macuto fue concebido como una extensión del Ferrocarril La Guaira-Caracas y también construido por británicos.

Después de concluida la construcción, el ferrocarril construido con un aporte mayoritario por parte del Estado venezolano, pasaría a manos de una compañía anónima francesa, según el artículo 9º del Contrato "Venezuela quedaría sometida no al tutelaje extranjero vago, sino a la ley francesa" y todo ello por 99 años. Modesto Urbaneja, *Apuntamiento sobre el Contrato*. (Folleto).

17. En 1883 este ferrocarril transportó 16.879 personas y 7.574 toneladas de carga. En 1884, subió a 46.717 pasajeros y a 48.667 toneladas. El período de más intensa actividad correspondió al año de 1891, en que transportó 87.553 pasajeros y 105.252 toneladas de carga. Sus ingresos brutos ese año alcanzaron a más de Bs. 4.000.000 contra un total de egresos de Bs. 2.216.000. A partir de 1899 se observan síntomas de decadencia y sus ingresos se mantuvieron por debajo de los Bs. 2.000.000. Eduardo Arcila Farías. *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, p. 220.

18. Un informe realizado por el Ingeniero Guillermo H. Burr (miembro asociado a la Institución de Ing. Civiles de Londres) dice en 1884: "El ferrocarril proyectado tendría que transportar un volumen para la exportación el doble del ferrocarril de La Guaira y la importación menor sólo en 8.000 toneladas, en años posteriores será mayor".

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 14

INVERSIONES DE CAPITAL POR NACIONALIDAD

(Bolívares)

Año	Nacionalidad	Empresas	Capital inicial	Inicial km	[illegible]
1883	Inglés	Ferrocarril La Guaira-Caracas	18.180.000	36,65	[illegible]
1883	Inglés	F. Central de Venezuela	19.650.000	56,00	[illegible]
1887	Inglés	F. Pto. Cabello-Valencia	20.200.000	54,75	[illegible]
1892	Gobierno Venezolano	F. Barcelona-Guanta	5.119.745	34,41	[illegible]
1894	Alemán	Gran Ferrocarril de Venezuela	79.000.000	178,90	[illegible]
1895	Inglés	Ferrocarril de Bolívar	30.956.500	176,59	[illegible]
1896	Venezolano	Ferrocarril Táchira	11.200.000	120,00	[illegible]
1896	Inglés	F. Maiquetía & Macuto	500.000	7,00	[illegible]
1896	Gobierno Venezolano	F. La Vela & Coro	1.040.000	13,37	[illegible]
1899	Francés	F. Carenero	4.000.000	54,40	[illegible]
1909	Gobierno Venezolano	F. Santa Bárbara & El Vigía	3.021.880	60,00	[illegible]
*	*Otros privados				60,00 / 82,50

FUENTE: Ministerio de Obras Públicas. *Los Ferrocarriles de Venezuela*, p. 11. No se incluyen el Gran Ferrocarril de La Ceiba (81,36 km), Ferrocarril de Guanta a Barcelona (36,41 km), Ferrocarril de Caracas al Valle (5,5 km).

En mayo de 1882 se firmó entre William Pile y el gobierno un contrato mediante el cual éste le concedía la explotación de la vía Puerto Cabello-Valencia por 99 años y se le negaba el derecho de transpasar el contrato de construcción.[19] El 20 de mayo de 1884 el Ministro de Obras Públicas cancela la concesión ya que Pile se había comprometido a formar una compañía anónima para la construcción del ferrocarril y se había vencido el lapso de 6 meses para el inicio de la construcción, además los fondos que se habían invertido eran los erogados por el Gobierno "...todo lo cual induce a la convicción de que el contratista William A. Pile se encuentra en incapacidad material de cumplir lo estipulado en sus contratos". En una comunicación se autoriza a Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República en varias naciones de Europa "...para sin limitación alguna pueda contratar del modo y en términos *a que su juicio fueren más convenientes* en la construcción del ferrocarril Puerto Cabello-Valencia".[20] El 25 de julio del mismo año Guzmán Blanco le informa al Ministro de Obras públicas haber hecho contacto con capitalistas alemanes "...los cuales tienen ya los planos y estudios hechos"... "Esta negociación debe permanecer reservada porque los Señores Pile y José María Rojas, tienen el propósito de estorbar su realización".[21] Estas palabras demuestran cómo Guzmán operaba al vaivén de los capitalistas. Esta comunicación fue respondida por el Ministro de Obras Públicas. La transcribimos parcialmente para dar una idea del alcance de los poderes de negociación otorgados a Guzmán y de donde se derivaban jugosas ganancias. "Con el fin de facilitar a V.E. —dice el Ministro— la negociación iniciada, o cualquier otra tocante a obra tan importante, o a otras, que pudiere V.E. iniciar, el Presidente ha acordado en Gabinete (se refiere al de Joaquín Crespo) que V.E. sea autorizado para ofrecer *las garantías a que su juicio fueren necesarias*, así V.E. no está limitado a la garantía del 7%".[22]

Finalmente se firmó en Londres el 24 de febrero un contrato con Walter John Cutfill y Ulysses De Lungo, la duración de esta concesión era por 99 años. Los empresarios se comprometían a organizar una compañía anónima para la construcción y explotación del antes mencionado ferrocarril. El gobierno garantizaría un beneficio del 7% sobre Bs. 20.200.000 (820.000 libras esterlinas), o sea una garantía de beneficios por Bs. 1.435.000 anuales, la nación se comprometió a suscribir Bs. 4.000.000 de ese capital (la garantía del 7% fue reducida a 5% en mayo de 1891). El contrato fue cancelado finalmente en 1916.

Otro importante ferrocarril inglés fue el *Ferrocarril Central de Venezuela*; se extendió entre Caracas, los Valles del Tuy hasta la ciudad de Ocumare del Tuy. Este ferrocarril, así como El Gran

19. En 1866 una compañía inglesa llamada Ferrocarril Central de Venezuela había iniciado la construcción de esta vía, abandonada posteriormente.

20. Comunicación del Ministro de Obras Públicas. Caracas, 28 de mayo de 1884. B.N.S.M. (Subrayado nuestro).

21. Carta de Guzmán Blanco. Londres, 25 de julio de 1884. B.N.S.M.

22. Carta del Ministro de Obras Públicas. Caracas, 18 de septiembre de 1884. B.N.S.M. (Subrayado nuestro).

Escaneado con CamScanner

Ferrocarril de Venezuela, a diferencia de los anteriores, persegu[illegible] integrar los centros de producción y de consumo. El proyecto o[illegible] ginal de Guzmán pretendió llevar al Ferrocarril Central hasta V[illegible] lencia. En 1885 se firmó un contrato entre el General Guzmá[illegible] Blanco y el Señor Reginald Pringle.[23] El Gobierno Nacional [illegible] comprometió a garantizar el 7% y a contribuir con el 25% de l[illegible] cantidades necesarias para la construcción de la obra. A sólo d[illegible] años de firmado este contrato se firmó otro para la construcción del *Gran Ferrocarril de Venezuela* con garantía del 7% con un[illegible] compañía alemana representada por un Sr. L.A. Müller.[24] Esta l[illegible] nea partiendo de Caracas pasaría por Los Teques, La Victoria y finalmente llegaría a Valencia. La circunstancia de que estas em[illegible] presas perseguían encontrarse en La Victoria y concluir en Valen[illegible] cia, vale decir transitar por los mismos valles de Aragua, estimu[illegible] ló una serie de planteamientos a través de la prensa ya que se con[illegible] sideró mayormente favorecida la empresa inglesa. "Creyó el le[illegible] gislador (llamóse así *aquello*, sin patriotismo, y sin plan, de la cosa pública) que era bueno hacer dos ferrocarriles entre Caracas y los Valles de Aragua: presuponer para uno el gasto de la cuarta parte por cuenta de la nación: concederle a ambos la garantía del 7% y no señalarle tarifas a uno ni tiempo preciso para su construcción. Tal acierto de ese legislador tenía que dar no muy tarde el fruto que dan todos los disparates; y ya hoy comienzan a presentarse los conflictos"... "Siendo para la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, (la alemana) de obligación para

23. Al parecer el Señor Pringle traspasó el contrato a los Señores Clark y Cía., importante firma inglesa que en la sola República Argentina tenía más de 8 empresas de las más grandes.

24. "Se fundó una Compañía alemana bajo el nombre de Grosse Venezuela Gesellschaft (Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela) en que participaron la Disconto Gesellschaft de Berlín y la Norddeutsche Bank de Hamburgo. Dicha compañía entró a ser concesionaria de la línea férrea Caracas-Cagua en virtud de contrato celebrado el 30 de julio de 1888 entre el representante de Friedrich Krupp de Essen, a quien le había sido traspasada la concesión, y el Gobierno Nacional. Igualmente entró a ser concesionaria del trayecto Cagua-Valencia por compra que hizo a la compañía del Ferrocarril Central de Venezuela de parte de la concesión que ésta había adquirido en su contrato del 18 de abril de 1885, la cual fue traspasada al Gran Ferrocarril por contrato celebrado entre ambas compañías y el Gobierno el 7 de junio de 1891 "Comisión Nacional de Vialidad". Informe sobre el Gran Ferrocarril de Venezuela, *Revista de Fomento*, Nº 65, 1946, pp. 10-11. El Gobierno Nacional a la firma de la contratación cedió a esta empresa el ferrocarril Caracas-Antímano, construido anteriormente por cuenta del Gobierno avaluado en Bs. 1.800.000. El gobierno recibió esta cantidad en bonos y acciones de la empresa.

su contrato llegar a Cagua en tres años, está en el caso de trabajar con la mayor actividad, como lo está practicando y necesita en consecuencia tomar terrenos y establecer su estación en La Victoria. No siendo obligación para la Compañía del Ferrocarril Central (la inglesa) llegar a tiempo preciso, ni a La Victoria ni a Valencia; ni le será posible materialmente, porque necesita realizar un trabajo de 180 km para el primer punto y de 239-3/4 para el segundo, y cerca de 4 años no lleva despachado 27-3/4 resulta que ni tiene para qué situar Estación ahora en La Victoria, ni debe impedir el paso a los trabajos de la otra empresa..."[25] Las críticas lanzadas contra la inefable compañía inglesa fueron respondidas por el Administrador de la Empresa alemana justificando de esta manera sus privilegios: "Difícilmente, si no es imposible se organizarían hoy en los mercados europeos, compañías que arriesgasen fuertes sumas en países que por sus condiciones, no les prometen inmediato resultado, si sus capitales no fuesen asegurados con un interés mayor del que ordinariamente ganan. Todos los países que han querido cruzar su territorio por vías férreas, o que han fomentado empresas para las cuales ha sido preciso recurrir a capitales extranjeros, han tenido necesidad de hacer grandes sacrificios para alcanzar los resultados que se proponían; sacrificios que más tarde han sido compensados, pues si bien es cierto que en la mayor parte de las veces los gobiernos se han visto forzados a afrontar situaciones apremiantes para hacer frente a los compromisos contraídos, es cierto también que estas empresas procuran el desarrollo moral y material del país y acaban al fin por llenar de satisfactoria manera el objeto para que han sido creadas".[26]

La notoria *falta de planificación* en la política de concesiones de ferrocarriles no solamente motivó desacuerdos ostensibles en la prensa de la época, sino que también se observó un franco enfrentamiento entre las mismas empresas como el caso del Gran Ferrocarril de Venezuela y Ferrocarril Central sobre todo en relación a las estaciones previstas para La Victoria. La firma alemana, con plazo perentorio para la terminación de la vía escogió terrenos en La Victoria. El Gobierno respondió a esta compañía "que el otro ferrocarril (el inglés) tenía que

25. Artículo publicado en "El Economista". *Ferrocarril Central*, pp. 9-10. (Subrayado del autor).

26. *Ibidem*, pp. 26-27.

Escaneado con CamScanner

fijar primero el lugar de sus estaciones y que el otro (alemán) tenía que esperar que el Gobierno le comunicara la resolución del Central (el inglés) sobre el particular.[27]

En un informe escrito desde Hamburgo por el Ing. alemán J.H. Buche a Guzmán Blanco este dice: "Los concesionarios (alemanes) se dirigen ahora a V.E. suplicando se sirva hacer uso de su influencia para el caso que la compañía del ferrocarril Central caducase, que la concesión La Victoria-Valencia quedare asegurada a la compañía (alemana) con exclusión de toda otra persona, porque de otra manera se crearía un estado de cosas que sería insoportable en el manejo de todos los ferrocarriles y muy dañoso para el país".[28]

A pesar de la pertinaz pugna entre las compañías constructoras, sin lugar a dudas fueron las vías alemanas las que resultaron más útiles y oportunas ya que conectaron a la capital con los principales centros poblados y áreas de producción. "El número de vecinos que habita los terrenos mencionados (se refiere a la zona que atraviesa el ferrocarril) y con los cuales se debe contar para el tráfico del ferrocarril no se puede fijar por falta de tablas estadísticas, sin embargo se puede admitir que las dos ciudades La Victoria y Villa de Cura con sus cercanías tienen cada una de 11 a 12.000 habitantes y que la población de los valles de Aragua se puede estimar hoy en 15.000, cuyas sumas pueden dar alguna idea del tráfico que se debe esperar; se puede decir pues, que los territorios por los cuales pasa el ferrocarril pertenecen a los más fértiles y mejor cultivados del país conteniendo aún muchas tierras baldías adecuadas al cultivo de frutas menores y especialmente al café; mas el ferrocarril forma el vínculo que de un lado liga la segunda capital del país, Valencia, con los terrenos fértiles a sus espaldas hasta Mérida y que de otro lado facilita el tránsito a los llanos que son el mayor valor por su riqueza de ganado tanto para el consumo de las grandes ciudades en el norte del país como para la exportación de cueros por los puertos en la costa del Norte".[29]

27. *Ibídem*, p. 12.

28. Carta de Hamburgo 12 de junio s/f. f. 1. B.N.S.M.

29. *Ibídem*, f. 3.

El cuadro copiado a continuación discrimina la inversión en capitales por nacionalidades entre los años de 1883 y 1909. Se observa el predominio del capital británico con alto porcentaje de kilómetros de vía, lo que contrasta con la inversión alemana, cuyo costo-kilómetro fue mayor.

Cuadro Nº 15
INVERSIONES DE CAPITAL POR NACIONALIDAD
(Bolívares)

Capitales	Bolívares	Extensión en km
Inglés	89.386.500	409,92
Alemán	79.000.000	183,72
Privado Venezolano	19.200.000	205,03
Gobierno Venezolano	9.261.625	109,78
Francés	4.000.000	54,40
	200.948.125	957,84

FUENTE: Ministerio de Obras Públicas. *Los Ferrocarriles de Venezuela*. p. 11.

Los costos por kilómetro fijados en Venezuela fueron la mayoría de las veces exagerados. ". . .en la formulación de las concesiones se inflaron los capitales para hacer más apetitosos los incentivos que el fisco otorgaba y para inundar —que no mojar— las manos de los gobernantes y de sus válidos que intervinieron en las negociaciones y en la redacción de los contratos. Pero es lógicamente imposible deducir del monto oficial de los capitales la fracción que corresponde a las expectativas de la picardía comercial y a los derechos del peculado. Baste señalar que en la construcción de ferrocarriles se enriquecieron más de la cuenta algunos Nababs extranjeros y no pocos cándidos politiqueros de nuestro país".[30] "A guisa de dato informativo cabe consignar aquí que cada kilómetro del Gran Ferrocarril de Venezuela, y lo mismo del Ferrocarril Central requirió un desembolso de 640.000 bolívares, aparte del costo del material rodante".[31]

30. Domingo Alberto Rangel. *La Venezuela Agraria*. p. 226.

31. J.M. Viera Torres. "El Ferrocarril y la Economía Venezolana". *Banca y Seguros*, Nº 17, 1958, p. 40.

Escaneado con CamScanner

Sobre el monto inicial de los capitales de las compañías del Gobierno se comprometió en algunos casos a realizar una contribución, que como se aprecia en el cuadro siguiente, varió de una concesión a otra. El Estado aceptaba a cambio simples acciones ordinarias por su aporte en efectivo.

Cuadro Nº 16
CONTRIBUCION DEL GOBIERNO Y COSTO POR KM
(Bolívares)

Nombre Empresa	Capital Compañía	Contribución Gobierno	%	Promedio costo por km
F. Caracas-La Guaira	18.180.000	4.000.000	33	496.000
F. Pto. Cabello-Valencia	20.200.000	4.000.000	20	375.000
F. Central de Venezuela	25.250.000	6.312.500	25	500.000
F. Bolívar	13.846.000	2.769.285	20	156.000
Gran Ferrocarril de Venezuela	35.228.800	1.800.000*		323.200

FUENTE: Germán Jiménez y Vicente Lecuna. *Ob. cit* pp. 43-44.
* Valor de la sección del ferrocarril Caracas a Antímano.

Las empresas ferroviarias se constituían, la mayoría de las veces, con capitales ficticios en acciones ordinarias que tenían poco valor en el mercado y se distribuían entre los promotores de las empresas. "El verdadero capital en dinero, el que se empleaba en la realización de las obras, se obtiene luego por hipoteca de todas las pertenencias de la compañía, a favor de capitalistas que aportan su dinero en cambio de bonos hipotecarios que se emiten al efecto; bonos estos cuyo servicio se hace preferentemente con los productos líquidos de la explotación, atendiéndose en segundo término a los intereses de las acciones ordinarias, si alcanzaren para ello dichos productos. Así, pues, la Nación, que contribuyó con sus recursos en efectivo a la realización de los ferrocarriles nombrados, no recibió en cambio bonos hipotecarios, como los demás capitalistas, sino acciones ordinarias; proceder verdaderamente inexplicable, que situó a

Venezuela en condiciones de inferioridad con respecto a los otros contribuyentes".[32] No se puede pasar por alto esta consideración ya que forma parte de la gigantesca estafa que constituyó la política ferrocarrilera venezolana orquestada entre los inescrupulosos gobernantes y los especuladores inversionistas.

Entre 1883 y 1909, vale decir, en sólo 25 años se invirtieron Bs. 172.486.500 de capital extranjero.[33] La obligación establecida por el Gobierno de cancelar el 7% anual de beneficio sobre los capitales empleados, trajo como consecuencia el aumento exorbitante y fraudulento en el costo de los ferrocarriles a objeto de aumentar también los intereses garantizados, de allí la generosa cifra arriba señalada, ello significó un verdadero drenaje para el fisco nacional. Es conveniente recordar lo exiguo de nuestros ingresos fiscales producto de una economía basada casi exclusivamente en la exportación de un solo producto, con el añadido de los vaivenes de la demanda del mercado internacional. El desarrollo de los ferrocarriles en Argentina se dio armónicamente con un movimiento migratorio, con el afianzamiento de la unidad nacional, pero sobre todo, con el desarrollo de una pujante economía agrícola-ganadera que le permitió a ese país cancelar los compromisos contraídos en los convenios.

Con relación al famoso beneficio del 7% así se expresaba Rojas Paul: "Si los dieciocho ferrocarriles se hacen cumpliendo sus compromisos los contratistas, no basta toda la renta de la República para que el Gobierno pueda cumplir los suyos. De un cálculo aproximado que he hecho resulta que para el caso de que esto llegue a tener efecto, el Gobierno tendría que afrontar anualmente una suma que puede estimarse más o menos en ocho millones de pesos, por la garantía del 7%, incluyendo allí la obra del Tajamar de La Guaira. Guzmán Blanco tachaba de pesimistas e im-

32. Germán Jiménez y Vicente Lecuna, *Ob. cit.* p. 44.
33. En Venezuela el período de auge en las construcciones ferrocarrileras se cierra en 1892 con la concesión otorgada a los Señores Benito y Juan Roncayolo para la construcción del ferrocarril del Táchira, posiblemente por tratarse de *capital venezolano solamente*, el gobierno no otorgó ninguna colaboración pecuniaria a la empresa, por el contrario, la compañía se comprometió a pagar anualmente al Tesoro Nacional el 5% del producto líquido de la explotación. Esto contrasta con características dramáticas, con los privilegios otorgados aquí a los capitalistas extranjeros.

Escaneado con CamScanner

previsivos estos cálculos, diciendo que necesariamente todas esas empresas tenían que producir más del 7%."[34]

Cuadro Nº 17
UTILIDAD MEDIA ANUAL
(Bolívares)

Ferrocarriles garantizados	Nº de años computados	Promedios anuales de las utilidades obtenidas	Porcentajes medios con respecto a los capitales garantizados
Gran Ferrocarril de Venezuela	29	735.885,00	1,35 anual
Ferrocarril de Valencia a Puerto Cabello	35	435.500,47	2,15 anual
Ferrocarril del Hacha a Barquisimeto	28	169.369,09	1,22 anual
Ferrocarril Central de Venezuela	36	92.385,37	1,43 anual
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía	14	163.505,23	0,91 anual
Ferrocarril de Guanta a Barcelona	25	10.440,45 Pérdida	0,23 anual Pérdida
Ferrocarril de Carenero	24	31.029,83	1,43 anual Pérdida
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto	26	30.945,41	2,23 anual

FUENTE: Germán Jiménez y Vicente Lecuna. *Los Ferrocarriles en Venezuela*, p. 22.

A pesar de que las compañías cobraron las tarifas máximas permitidas en los contratos, no llegaron nunca a aproximarse al 7%; los rendimientos permanecieron estacionarios la mayoría de los años, este hecho no es más que el reflejo de las condiciones históricas sobre las que se levantó la red ferrocarrilera en Venezuela. El Estado tenía que pagar anualmente la cancelación del 7% garantizando la cantidad de Bs. 5.883.063,31 y esto por un lapso de 99 años. De allí que Jiménez y Lecuna en su importante trabajo se pregunten: ¿Cuál habría sido la situación si se hubiesen realizado todos los 5.000 km de ferrocarriles contratados? Para el año de 1895 las compañías reclamaban acreencias por un monto de Bs. 26.944.740 y en 1896 la nación se vio obligada

34. Rondón Márquez. *Guzmán Blanco*, p. 25. T. II.

a contratar un empréstito para cancelar los compromisos contraídos; el Congreso aprobó una solicitud de Joaquín Crespo para contratar un empréstito.

En el mensaje al Congreso el 12 de marzo de 1896 Joaquín Crespo señala: "He creído, pues, más conveniente para el Gobierno y para los ferrocarriles garantizados, al mismo tiempo que pagar la garantía vencida, rescatar la obligación de seguir pagándola en lo futuro por todo el término de los 99 años estipulados en los contratos, mediante una indemnización equitativa". Además del rescate de los ferrocarriles, se perseguía también la adquisición de algunas líneas férreas, cooperar en la terminación del ferrocarril Central hasta Santa Lucía. Sin embargo, un asunto fue lo acordado por el Congreso y otro muy distinto lo pactado.

Los empresarios germanos del Gran Ferrocarril de Venezuela amenazaban al gobierno venezolano con una intervención armada si no les cancelaban las deudas pendientes. La vía de la reclamación oficial y la amenaza se ponían a la orden del día una vez más en nuestro país. "Los barcos de guerra de Alemania tenían el encargo de sonreírnos con sus labios de acero y dejar entrever su dentadura Krupp, en una mueca terriblemente trágica cuyo significado era la bolsa o la vida".[35] El Congreso autorizó el empréstito con un banco alemán por la suma de 50 millones de bolívares al 5% de interés anual y 1% de amortización. Esta inolvidable operación financiera se le conoce como *El Empréstito Disconto o el empréstito de 1896*. El negociador de esta operación fue el Dr. Claudio Bruzual Serra quien llevó a cabo la negociación con el Disconto Gesellschaft de Berlín. Este Dr. era el abogado dilecto de las compañías extranjeras, de las Casas Alemanas y del ferrocarril Alemán, posteriormente lo sería de la New York and Bermúdez Company. En este germanófilo Dr. Bruzual se da la *curiosa coincidencia* de ser abogado de los extranjeros, Ministro de Obras Públicas y Comisionado del Gobierno en tan importante gestión, no es de extrañar que posteriormente fuese acusado, junto con otros altos funcionarios, de haberse beneficiado con sustanciales cantidades.

35. Ramón J. Velásquez. *La Caída del Liberalismo Amarillo*, p. 129. El año de 1896 se acentúa también la amenaza inglesa por la cuestión de los límites con Guayana Británica.

Escaneado con CamScanner

"El empréstito se contrató en Venezuela al 80 por ciento y en Alemania fue vendido al 64%. El Empréstito se destinó en Venezuela al pago de deudas de los ferrocarriles y la extinción del privilegioso 7% y fue destinado en Europa al pago de la construcción de un Matadero de Caracas, sin estar cancelada la deuda del ferrocarril de Puerto Cabello. El Empréstito se estableció que debía ser garantizado por el Disconto de Berlín, y por lo tanto, en la seguridad de que garantizando el seis por ciento, se cotizaría en más de la par y el Comisionado convino en que debe cotizarse en menos de la par. El Congreso destinó a la liberación de las acciones del ferrocarril de Puerto Cabello, los sobrantes del empréstito, el doctor Bruzual Serra, lo destina a la compra en Europa de dos vapores. El Congreso creyó que nada se debía al Ferrocarril de Puerto Cabello y luego apareció una deuda reconocida por el Comisionado de cuarenta mil libras esterlinas. El doctor Bruzual Serra disminuyó en Caracas a más de la mitad los reclamos de las compañías ferrocarrileras y luego convino en Berlín en dar al Ferrocarril de Petare casi todo lo que reclamaba sin haberse cumplido sus compromisos.[36]

36. Ramón J. Velásquez, *Ob. cit.* p. 128.

Cuadro Nº 18
INVERSION DE LA DEUDA

Gran Ferrocarril de Venezuela pago de la garantía vencida y rescate futuro	26.000.000
Firma francesa Santa Bárbara-El Vigía. Idem	4.450.000
F. Barquisimeto-Tucacas a la Compañía South Westerne de Venezuela. Idem	2.300.000
Compañía del ferrocarril de Carenero. Idem	800.000
A la misma compañía por servicios prestados al Gobierno	185.000
Compañía de Guanta por compra del ferrocarril, muelles, minas, etc.	1.500.000
F. Central por pago de acreencias y auxilio para continuar a Santa Lucía	4.000.000
Depósito en el Disconto como garantía en las construcciones del Matadero de Caracas	1.000.000
Depósito en el Disconto como garantía de la compra de los vapores Crespo y Zamora comprados en Londres	689.000
Pagados a C. Hahn Echenagucia por trabajos de traducción	5.000
Al Banco del Disconto por comisión y demás gastos	10.000
Diferencia cuyo destino se ignoró	71.000
TOTAL Bs.	50.000.000

FUENTE: Jiménez y Lecuna. *Los Ferrocarriles de Venezuela*, p. 25.

Del cuadro anterior es fácil advertir que el destino del empréstito fue en su gran mayoría a manos de las empresas extranjeras y la garantía del 7% no fue eliminada. La temeraria política ferroviaria arrojó dramáticamente sus frutos sobre el anémico país, otro acto del mismo episodio surgirá en 1902. "La instalación y sostenimiento de los ferrocarriles hasta su extinción" "...constituyó el más doloroso capítulo en nuestra historia financiera. Aquellos armatostes hubieran cesado de funcionar, faltos de piso económico, si la alfombra de los subsidios estatales que se solventaron con cargas de deuda pública no acude a suavizarles la caída. Una enorme transferencia de recursos, desde el fisco hasta las tesorerías de las empresas que los explotaban, marcó

Escaneado con CamScanner

para Venezuela el período de los ferrocarriles. El viacrucis de una deuda evaporada, de poco efecto tónico, tuvo su origen en los afanes guzmancistas por surcar de rieles algunas regiones de la geografía venezolana".[37]

A los gravísimos errores financieros cometidos en el plan fe-rrocarrilero nacional se le suman una serie de consideraciones de carácter económico-social. La clase dirigente del país, encargada del establecimiento de los caminos de hierro y culpables de su fracaso, actuaba orientando sus iniciativas más hacia el lucro personal y al sectarismo ideológico, que a la elaboración de un estudio nacional, planificado y objetivo de la situación social del país. Fueron muchos, y de muy compleja naturaleza los factores que determinaron el fracaso de las inversiones ferrocarrileras a finales del siglo XIX. Los ferrocarriles en Venezuela nacieron signados por la improvisación y se anquilosaron sin haber tenido "tiempos mejores". Las inversiones hechas sobre la base de los monopolios extranjeros, lo que produjo fue un fenómeno de descapitalización agresiva que le impuso frenos al desarrollo. El producto líquido de las industrias del transporte, que antes se repartían entre los industriales o los jornaleros, pasaban ahora a manos extranjeras y por consiguiente al exterior. Hasta la sustitución de la morosa y anacrónica carreta por el veloz ferrocarril resultó negativo. "Las tarifas adoptadas por nuestros ferrocarriles difirieron muy poco de las existentes en las carreteras con que contaba Venezuela para la fecha de su construcción y que los ferrocarriles llevaron a la ruina. Debemos agregar que dichas tarifas eran hasta 28 veces más altas que las vigentes en Europa y en los Estados Unidos de América. A pesar del monopolio del tráfico y de sus tarifas *elevadísimas*, los ferrocarriles no llegaron a gozar de franca prosperidad".[38]

Por otra parte no se formuló ningún plan para *integrar* los *ferrocarriles* en una red armónica, por el contrario, el propósito fundamental en la construcción de las líneas fue el de transportar la producción a los puertos de exportación, de tal suerte que las zonas intermedias cruzadas por el ferrocarril más bien se despoblaron ya que la población se polarizó hacia los extremos fi-

37. Domingo Alberto Rangel. *La Venezuela Agraria*, pp. 234-235.

38. Alberto Adriani. *Labor Venezolanista*, p. 152. (Subrayado del autor).

nales de las vías, ello a pesar de haber hecho el tendido de las líneas en la región de mayor densidad demográfica y de mayor producción. Por otra parte el *empalme de las vías entre sí* fue imposible, por la variedad de los anchos o trochas, el ferrocarril La Guaira-Caracas —por ejemplo— tenía una trocha de 0,91 mts. y el ferrocarril de Caracas-Valencia (Gran Ferrocarril de Venezuela) tenía una trocha de 1,07 mts. El gobierno en su afán de congraciarse con los inversores extranjeros le dejó a las empresas absoluta libertad en la materia.

La construcción de los ferrocarriles fue acompañada con una política económica susceptible de procurar el desarrollo de las regiones aledañas a las vías, creando fuentes de riqueza y de producción, generando capacidad de compra en la población consumidora, en otras palabras, evaluando las condiciones económicas, la población e iniciando una explotación racional de esos recursos. Los medios utilizados en el país nuestro fueron los peores, franquicias, privilegios, comisiones, y toda clase de corruptelas fueron los ingredientes de esta errónea política.

Desde 1883 hasta 1930 en Venezuela languidecen los ferrocarriles al unísono con la producción cafetalera, el fenómeno va acompañado con la explotación y exportación del petróleo.

Cuadro Nº 19

PRODUCTOS DE EXPORTACION EN VENEZUELA

Año	Café y Cacao %	Petróleo y derivados %
1919	78	--
1920	92	2
1930	15	83
1940	4	94

FUENTE: Dirección General de Estadísticas citado por Edgar Ochoa, *Los Ferrocarriles en Venezuela*, p. 7.

No es atribuible a la explotación petrolera en sí la decadencia de los ferrocarriles, por el contrario, el auge económico pudo servir de estímulo al comercio y a la economía.

Escaneado con CamScanner

La industria petrolera no requiere del ferrocarril como medio de transporte, el estímulo económico de dicha industria sólo vió para impulsar más bien la construcción de carreteras que para consolidar la actividad ferroviaria. Los ferrocarriles fracasaron porque siempre parasitaron el orden económico y absorbieron los excedentes de otras actividades. "Ese fenómeno brota de las condiciones económicas en que operan los ferrocarriles y cuyo efecto va a inscribirse en su vida financiera. Con un tráfico estancado, de escasa significación y sin perspectivas de crecer, las empresas ferroviarias no eran un negocio donde el capital pudiera acumularse. Las tarifas eran altas porque la carga resultaba escasa. Y la carga era escasa porque las tarifas constituían un abuso. Pero descartando ese rompecabezas en que se han enredado muchos investigadores es obvio que en sus expresiones financieras los ferrocarriles reflejaban el trasfondo histórico en que se vieron obligados a trabajar. La clave de este girar en torno a una norma viene de la circunstancia de que las líneas férreas se establecen en un país de marco económico drásticamente determinado donde ya el crecimiento simple ha alcanzado una etapa que no habrá de superarse sino el día en que el capitalismo internacional le demande otro tipo de productos. Para desgracia de los ferrocarriles ese producto, el petróleo, que inaugura una nueva etapa en nuestra historia no se desplaza sobre rieles. En tales condiciones, las ganancias de los ferrocarriles eran exiguas".[39]

---

39. Domingo Alberto Rangel. *La Venezuela Agraria*, pp. 232-233.
El ambiente contrario a los ferrocarriles gestado en la opinión pública y oficial dio pie para el otorgamiento de numerosos contratos en funiculares con los más audaces proyectos que pretendían solventar, a través de cables aéreos, los obstáculos geográficos para el transporte de mercancías. En el caso del contrato celebrado entre el gobierno Nacional en 1887 y la Caracas y La Guaira Cable Company, esta empresa norteamericana se enfrentó a los intereses financieros ingleses que operaban con el ferrocarril y quienes sabotearon la realización del mencionado proyecto. Fueron elaborados proyectos para comunicar, mediante cables aéreos Puerto Cabello y Yaritagua, Valencia y Nirgua, Caracas y los Valles del Tuy, Coro a Churuguara, del Táchira y Trujillo al Lago, Mérida al Vigía; Cable de las Minas de Carúpano, este último destinado al transporte de azufre y traspasado a la compañía alemana que operaba estos azufrales. "La Compañía de Cable Aéreo de Carúpano es la única de esa naturaleza que realmente llega a establecerse y a funcionar, pues todas las restantes que se construyeron no alcanzaron a culminar sus propósitos. La mayoría de ellas se quedó sobre el papel y el único testimonio que nos queda es el decreto que le dio la concesión". Eduardo Arcila Farías. *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. De la pág. 279 en adelante el autor hace un buen estudio de esta actividad.

Oro, Cobre y Hierro: Festín de los Monopolios

LA FIEBRE DEL ORO

Los conquistadores españoles desde que pisaron territorio venezolano no cesaron de hacer excursiones con miras a encontrar el fastuoso Dorado. La diligente búsqueda de oro y plata correspondía a las prácticas mercantilistas de la época. "El áureo metal que los conquistadores buscaron en vano a raíz del descubrimiento en las zonas accesibles para ellos, apareció por fin en el siglo XIX en la parte más oriental de la Guayana venezolana y durante muchos años constituyó uno de los más saneados negocios mineros del mundo".[1]

La Guayana venezolana adquiere a partir de 1864 una importancia de primer orden con el descubrimiento de cuarzo aurífero de más de tres onzas de oro por tonelada en el centro minero de El Callao, lo que fue motivo suficiente para revivir, sobre modernas pautas, la inefable leyenda de El Dorado, descu-

---

1. "La minería en Venezuela". *Cuadernos de Información Económica* No 4, mayo-junio de 1950, p. 26. "La extracción de oro en territorio venezolano, según el primer tomo de la Real Audiencia de siglo XVII, entre los años 1565 y 1610, alcanzó a 121.346 gr. En Venezuela, de acuerdo a publicaciones oficiales, es en 1561 cuando se descubren las minas de oro de San Felipe de Buria, Edo. Yaracuy, aunque de escaso rendimiento, proporcionó la primera base firme para el desarrollo de la Colonia. Este descubrimiento originó la fundación de la ciudad de Nueva Segovia, hoy Barquisimeto, y otras villas como Valencia y Borburata. Las minas de Buria dieron un rendimiento, en sus comienzos, mayor del que se preví an al iniciarse la explotación. Luis José Candiales, "Una Cruzada en nombre de Cristo y en Busca del Dorado". *El Expreso*, Ciudad Bolívar, 16-8-84, p. 1.

Escaneado con CamScanner

brimiento que logró atraer nuevos conquistadores doblados ahora en *Agentes Empresariales.*

Desde tiempos remotos se tenían algunas noticias, por parte de los aventureros europeos, de la existencia de oro en la región. En 1842 llegó al pueblo de Tupuquén el brasileño Pedro Ayrés quien verificó la existencia de arenas auríferas en el río Yuruary.

El éxito alcanzado en la explotación de El Callao "...impulsó de manera decisiva las actividades mineras de la región. Fue entonces, en los años de 1860 y 1863, cuando el Mariscal Juan Crisóstomo Falcón, Presidente de los Estados Unidos de Venezuela, después de declarar rescindido el contrato firmado con Gorrin el 23 de junio de 1854, celebra con el ciudadano norteamericano José B. Austin y con el súbdito holandés a J. Jesurun, sendos convenios por los cuales se les autorizaba para formar diez compañías cada uno para la explotación de la Guayana venezolana".[2] De manera pues que en sólo dos contrataciones el Estado Venezolano autorizaba el establecimiento de 20 Compañías. El contrato de J.B. Austin sirvió de modelo para otros celebrados posteriormente. Entre las principales estipulaciones de dicho contrato se pueden señalar: el capital de las compañías podía alcanzar 100 millones de pesos, cada compañía tendría en concesión 40 minas de 100 varas cuadradas ubicadas en forma contigua en terrenos baldíos no ocupados. El concesionario pagaría el 10% de sus utilidades líquidas, la concesión tendría un término de 30 años prorrogables por 30 más. Las Compañías gozaban de una serie de franquicias tales como: no pagar ninguna contribución al gobierno fuera del 10%, su personal estaba exento del servicio militar, podrían importar una serie de artículos esencialmente necesarios para el trabajo, etc.

2. Agustín Silva Díaz. "Comentarios acerca del oro". *Revista de Fomento* Nº 9, p. 150. Se cree que la mina Nacupay fue la primera que se explotó en forma en la región de Guayana, se dice que sus trabajadores fueron los descubridores de la célebre mina El Callao. La mayoría de las evidencias correspondientes a la actividad minera de Guayana a partir de 1860 provenían de los relatos suministrados por visitantes del área y de los informes del Vice Cónsul británico en Ciudad Bolívar. Con la publicación de los hallazgos mineros en los periódicos europeos, no era sorprendente que numerosos viajeros buscaran con avidez la región aurífera. La relación que mayor informaba sobre el período inicial de la minería fue la redactada por el señor Clement Foster en 1868 y publicada un año después, David Robison. "El desarrollo de la Explotación de oro y su impacto en el panorama cultural de la Guayana venezolana en el siglo XIX". *Revista Geográfica*, p. 62.

El sistema de concesiones mineras fue muy liberal en Venezuela, e inició un confuso tráfico en el traspaso de las mismas. La concesión en su origen no se hizo a compañías o a particulares para su explotación directa. "Todas fueron tomadas por particulares con el objeto de venderlas o de que otros formaran compañías, reconociéndoles una parte del capital como aporte por la concesión; ni la Compañía El Callao, ni otras importantes compañías obtuvieron concesiones directamente, pero cuando quedó reconocido que la venta de concesiones era un negocio más o menos lucrativo, vino el sistema de caducidad que ha arruinado a muchos particulares con la pérdida de sus concesiones, que les costaban crecidas sumas de dinero, en mensuras, títulos, impuestos, limpia de picas, etc., durante muchos años".[3] El sistema de caducidad se impuso, no sólo a los concesionarios que no habían realizado ninguna explotación, sino también a aquellas concesiones que habían sido vendidas a Compañías. Este complicado sistema sembró de desconfianza y de rapacidad la explotación minera en Venezuela.

En 1864 con el auge que adquieren los principios federalistas se traspasa de la nación a los Estados la propiedad de las minas, quedando los Estados en consecuencia, como administradores de dichas minas. En 1877 hubo un intento de quitar al Estado de Guayana la libre administración de las minas, se trataba de crear una Compañía Anónima compuesta por los 20 Estados venezolanos que serían socios en iguales derechos y deberes, este proyecto fracasó. En 1879 con el convenio Rojas Pereire se introduce una modificación sustancial al pretender traspasar a un grupo de banqueros la explotación de todos los recursos naturales de Venezuela, proyecto éste que afortunadamente fracasó.[4] El sistema de concesiones resultó un gran ali-

3. Antonio Liccione. *Informe* (folleto) pág. 79. De acuerdo con la constitución de 1881 se dictaron los Decretos Leyes de 13 de marzo y 15 de noviembre de 1883, en la que por primera vez aparece el importantísimo principio de la temporalidad de las concesiones mineras en los artículos 55 y 8 respectivamente. Por el código de 1893 se vuelve al régimen de concesiones perpetuas (art. 7) lo que impide que operen ciertas caducidades establecidas en la ley. Con la brevísima ley de Minas de 1905 cesa la perpetuidad de las concesiones de veta, las que se concederían por 99 años, las de oro de aluvión se cederían por 50 años. Angel D. Aguerreve. "Notas históricas sobre los sistemas de Propiedad Minera en Venezuela". *Revista de Fomento* Nº 45-46, pp. 13, 17, 18.

4. Ver capítulo De la Compra a la venta de un país, p. 173.

Escaneado con CamScanner

ciente económico para los particulares bolsillos de Guzmán Blanco. "No contento el Ilustre Americano con haber otorgado en concesión toda la porción disponible de Guayana, quiso además, tener dominio político y administrativo directo sobre la zona minera y, por supuesto, sobre las áreas en las cuales existían concesiones dadas anteriormente, las cuales debían rendir sustanciosos diezmos, puesto que se acercaban a su máxima productividad anual. A tal efecto expidió el decreto el 3 de septiembre de 1881 por el cual erigió en territorio federal la región minera de Guayana con el nombre de Territorio Federal Yuruary."[5] El Presidente aduciendo facultades extraordinarias promulgó los anticonstitucionales decretos. El Decreto de minas de 1883 sometió a las minas a un régimen de explotación uniforme, las concesiones debían ser otorgadas por el Ejecutivo Federal y registradas en el Ministerio de Fomento. Los Códigos de minas de los años posteriores trataron de contrarrestar la evidente decadencia de la industria que se empezó a sentir a partir de 1887. La Ley de minas de 1891 contempló en su decreto que la reglamentó, la forma y manera como había de proceder el gobierno. "...En lo relativo a propiedad, descubrimiento, acusación, puestos, títulos provisionales, definitivos, etc., y ofreció *verdaderas garantías para los capitalistas y liberalidades para los explotadores* de aquellas regiones desconocidas."[6] Copiamos a continuación un cuadro de las concesiones mineras, medidas en los Distritos Nueva Providencia, El Chocó, Méjico, Cicapra, Panamá.

5. Manuel R. Egaña. *Venezuela y sus Minas*, p. 113.

6. *Boletín de la Riqueza Pública* Nº 7, 29-8-1891, p. 108. (Subrayado nuestro). Por la constitución de 1891 se agrega entre las atribuciones del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal "Administrar las Tierras baldías, las minas y las salinas de los Estados por delegación de éstos" esto era antes una atribución implícita. Angel D. Aguerrevere. *Ob. cit.* p. 15.

Cuadro Nº 20
SUPERFICIE DE LAS CONCESIONES 1891

Nombre	Nacionalidad	Hectáreas
El Callao	Venezolana	2.253,20
New Potosí	Inglesa	2.125,65
Venezuela Panamá	Inglesa	1.279,49
Callao Bis	Inglesa	279,47
Bolívar Hill	Francesa	279,47
Concordia	Venezolana	441,92
El Chocó	Inglesa	160,00
Cartago o Tigre	Inglesa	617,74
La Unión	Venezolana	574,76
Santa Rosa	Venezolana	518,80
San Salvador	Venezolana	279,49
Nueva Hansa	Venezolana	215,00
La Eurika	Francesa	161,87
Chile o Yuruary	Inglesa	575,39
Venezuela Austin	Inglesa	341,41
Independiente	Inglesa	8,00
San Luis	Venezolana	192,00
Victoria	Inglesa	600,00
Alianza de Cicapra	Venezolana	1.029,00

FUENTE: *Boletín de la Riqueza Pública* Nº 2. 15 de junio de 1891. pp. 28-30.

De un total de 12.354 hectáreas de superficie 6.853 pertenecían a concesionarios extranjeros es decir un 55,5% y la mayoría de las concesiones cedidas a venezolanos pasaban a manos extranjeras.

Entre las cartas encontradas en el archivo de Guzmán Blanco se ponen de manifiesto ciertos testimonios que autorizan pata pensar que el Dictador ejercía *particulares y productivos manejos* en el negocio minero. En abril de 1887 el Sr. Federico Fortique escribe a Guzmán Blanco en los siguientes términos: "El portador de la presente es el Sr. Pedro Sederstrong que le entregará dos muestras de cuarzo de dicho lugar [se refiere al hallazgo de una nueva región aurífera] con oro a la vista y por ellas comprenderá Ud. la importancia de ese descubrimiento: estos terrenos están situados en la gran montaña del "Carapo"... "Por los informes que

Escaneado con CamScanner

obtuvo Rosales en Guacipati, los tales terrenos le pertenecen a Ud. y al señor Liccioni, por estar comprendidos en los baldíos del Congreso Nacional". . ."deseo de Ud. dé sus instrucciones sobre el particular para la mesura de las hectarias que se quieren tomar, bien entendido que hay tela donde cortar, pues la región es inmensa y en aquellas montañas deben existir grandes y ricas vetas, además de la descubierta".[7] "Era práctica común que una vez hecho el presupuesto del capital nominal, de una empresa lo dividieran acordando un 40% *al dueño de la propiedad;* se otorgaba un 10% a los fundadores y organizadores de la empresa, no era raro tampoco dar acciones a título gracioso, destinándose el resto de aquellas a conseguir capital en dinero para los trabajos".[8] El que así se expresa es nada menos que el Señor Antonio Liccione, presidente de la Compañía El Callao y propietario junto con Guzmán Blanco de los Terrenos mencionados por el autor de la cita precedente. En el mismo año el Señor Carlos M. Rosales informa a Guzmán Blanco sobre la denuncia de una mina de oro, y así señala ". . .cómo en materia de minas yo no creo, sino lo que veo, y nada puedo afirmar sobre el particular, Ud. resolverá lo que tenga por conveniente, pues si la cosa es cierta, el gran beneficiario sería Ud. como amo de los terrenos".[9]

La producción de oro en Venezuela provino totalmente de la región de Guayana, en esta zona se conocieron tres centros importantes de cuarzo aurífero siendo el más famoso el centro de El Callao, conocido también como la región del Yuruari, los otros dos núcleos son Cicapra y Botanano. Sin embargo, el prestigio que adquiere la región Guayanesa en el siglo pasado se debió fundamentalmente a la explotación de la mina El Callao al extremo de que se le consideró la mina *más productiva del mundo.* El centro minero de Cicapra debe su nombre a una quebrada afluente del Yuruari. Esta zona fue descubierta simultáneamente con la zona del Callao, los buenos rendimientos de ésta motivó su exploración. "Allí se descubrió a fines del siglo pasado gran cantidad de oro en pepitas y se dice que los mineros no tenían sino que arrancar las raíces de las hierbas en la Sabana para que aparecieran gruesas pepitas de oro".[10] El centro de Botanano se encuentra a 60 km al este de Tumeremo, explotación que se vio dificultada en la época por los precarios medios de transporte.

A partir de 1860 comenzaron a establecerse en el Yuruari, compañías que introdujeron máquinas especiales para la trituración del cuarzo. El oro de greda y el llamado oro amalgamado también estuvo controlado por empresas mercantiles. El capital extranjero penetra así desde sus inicios el recién descubierto negocio minero. Seguidamente transcribimos una lista de empresas encargadas de la explotación del oro, la mayoría de ellas extranjeras.

7. B.N.S.M. Carta de Federico Fortique a Guzmán Blanco, Puerto España, 18-4-1887.
8. Liccione Antonio, *Ob. cit.* (folleto), p. 51. (Subrayado nuestro).
9. B.N.S.M. Carta de Carlos M. Rosales a Guzmán Blanco. Puerto España, 29-10-1887. (Subrayado nuestro)

10. Manuel B. Tello. "Estado actual y Perspectivas de la Minería en Venezuela. *Revista de Fomento* Nº 21, p. 55.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 21

EMPRESAS EXPLOTADORAS DE ORO EN GUAYANA

(Diversos años)

Compañías	Onzas troy (31,10 gr)
Compañía El Callao, desde 1871 a agosto 1981	1.345.006,oo
Compañía Mocupia y New York desde su inauguración en El Yagual, hasta 15 de agosto de 1885 en Chile	16.715,oo
Compañía a New Chile desde el 15 de agosto de 1885 a junio de 1891	54.072,09
Compañía Orinoco desde su inauguración hasta 1882	17.624,oo
Compañía Venezuela Austin, desde julio de 1888 a agosto de 1891	38.818,24
Compañía Callao Bis, en 1887	1.869,94
Compañía Callao Bis en la Independiente, desde noviembre 1890 a agosto de 1891	6.843,57
Compañía Potosí, desde su inauguración hasta 1887	23.742,oo
Compañía New Potosí, desde febrero de 1889 a mayo de 1891	7.330,90
Compañía La Unión, desde su instalación a diciembre de 1889	27.460,oo
Compañía Caratal o Cartago o Tigre	18.724,oo
Id. Alianza de Cicapra de 1887	28,72
Id. Chocó en 1888	101,49
Id. Victoria en 1888	74,oo
Id. Panamá, desde su inauguración a 1887	7.244,93
Compañía Panamá, desde 1887 a 1889	25.946,oo
Oro de greda amalgamado desde 1887 a 1889	8.419,09
	1.600.019,97

FUENTE: M.E. Palacio. *Boletín de la Riqueza Pública* Nº 11. 26-9-1891. p. 172. (sin datos del oro amalgamado o de greda en algunas zonas).

Realizar un cuadro completo de las Empresas que operaron en Guayana resulta imposible si tomamos en cuenta que algunas compañías desaparecían por no haber encontrado resultados satisfactorios, otras se fusionaban y algunas cambiaban frecuentemente de nombres, a las empresas señaladas en el cuadro anterior se le pueden añadir la siguiente lista para el año 1881.

Compañías	Residencias
Sur América	Panamá
Bolívar	Entre Panamá y el Callao
Nueva Hausa	Nueva Providencia
Independiente	Nueva Providencia
Eureka	Nueva Providencia
San Luis	Nueva Providencia
Nueva Providencia	Nueva Providencia
El Porvenir	Nueva Providencia
La Guaya	Nueva Providencia
Arbolito	Cicapara
Concordia	Chocó
Buen Retiro	Entre Providencia y Nacupay
Alianza	Cicapra
New York y Sur América	Punta Dalla - Costa
San Salvador	Maury

FUENTE: Agustín Silva Díaz, "Comentarios acerca del Oro", *Revista de Fomento* Nº 9, 1939, p. 451.

La nacionalidad de las empresas comprometidas en el negocio minero resulta por otra parte bastante difícil ya que dichas empresas solían cambiar de propietarios de diferentes nacionalidades, sin embargo, resulta fácil inferir que las mayores inversiones de capitales fueron los ingleses, entre otras razones porque fueron propietarios de la famosa mina El Callao que fue la más grande y productiva responsable del 80% del total de la producción de oro en Venezuela. La mina El Callao se encuentra en una parte montañosa a poca distancia del río Yuruary, y forma junto con otras la llamada región del Yuruary. La "Compañía Minera El Callao" fue fundada el 18 de enero de 1870 con un capital de Bs. 322.000,oo representado en 322 acciones con 322 cupones. La cuantía de oro producido por esta empresa, se puede observar en el cuadro que copiamos a continuación:

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 22

Años	Toneladas de cuarzo	Oro Fundido Onzas	Número de Onzas por Toneladas	Valor en Bolívares
1871	315	3.219,60	6,25	278.633,oo
1872	2.300	8.326,67	3,83	712.318,68
1873	3.054	12.308,oo	4,03	1.063.838,32
1874	3.963	17.187,68	4,33	1.544.590,20
1875	11.859	31.278,83	2,63	3.048.640,oo
1876	12.419	42.542,05	3,42	4.169.255,52
1877	11.685	48.168,58	4,12	4.778.682,92
1878	9.673	49.638,88	5,13	4.892.518,76
1879	11.894	40.308,54	3,38	3.897.126,68
1880	18.624	54.013,71	2,90	5.200.723,33
1881	24.978	72.254,62	2,89	6.970.219,48
1882	22.405	105.396,08	4,70	10.150.584,56
1883	24.750	134.392,68	5,42	12.941.689,27
1884	30.936	177.955,16	5,72	17.076.190,08
1885	47.223	114.454,07	2,42	10.963.942,69
1886	73.708	181.040,20	2,45	17.285.147,75
1887	66.167	73.863,71	1,11	7.107.003,21
1888	54.152	52.598,73	0,87	5.040.281,34
1889	57.301	52.971,35	0,91	5.144.602,27
1890	53.066	49.439,95	0,93	4.784.102,88
	540.472	1.320.929,09		127.050.094,94

FUENTE: M.E. Palacio. *Boletín de la Riqueza Pública* Nº 7. 29-8-1891.

"La Compañía Minera Nacional El Callao" como se le llamó, ocupó una superficie de 2.523 hectáreas, su rendimiento en 1871 pasó de 6,25 onzas por tonelada a 2,45 onzas en el año de 1886, año de inicio de la decadencia. En 1892, cuando las actividades de la mina quedaron reducidas al mínimo, en la mina se trituraron 52.910 toneladas de cuarzo que produjeron 31.945 onzas, con un porcentaje por tonelada de 0,60 onzas. A pesar de la vertiginosa caída de los rendimientos, los beneficios que suministró la mina fueron *excepcionalmente altos,* sobre todo en los años 1884 a 1886.

El siguiente cuadro (aunque incompleto) ilustra el fabuloso negocio que resultó la británica inversión.

Cuadro Nº 23
DIVIDENDOS EN BOLIVARES

	Año	Totales
	1875	644.000,oo
	1876	1.706.600,oo
	1877	1.674.400,oo
	1878	1.159.200,oo
	1879	933.800,oo
	1880	1.481.200,oo
	1881	1.803.200,oo
	1882	4.958.800,oo
	1883	6.085.800,oo
	1884	9.660.000,oo
	1885	4.572.400,oo
		34.679.400,oo
Fondo de Reserva		458.145,oo
En 32.200 acciones de Bs. 1.000,oo c/u		32.200.000,oo
		67.337.450,oo

FUENTE: Landaeta Rosales, *Gran Recopilación* T.I. p. 62.

En sólo 10 años la Mina produjo Bs. 34.679.400,oo de dividendos por una inversión inicial de sólo Bs. 322.000,oo ganancia bastante grande por cierto, ello a pesar de no estar incluido en los cálculos citados el año 86 que fue el de mayor producción. Los dividendos de la empresa fueron progresivamente en aumento, pasando en 1875 de Bs. 644.000,oo a Bs. 4.572.400,oo en 1885. "Por cada cupón primitivo de Bs. 1.000,oo los accionistas recibían Bs. 208.501,oo o sea, un término medio de Bs. 13.900,oo en cada año".[11] Pero en el pueblo del Callao se desbordo la fuente de las contradicciones, de la opulencia frente a la miseria. "La población original está llena de contrastes: donde hay oro en abundancia el pueblo está indigente; donde la luz eléctrica hiere las pupilas de los que visitan sus soberbias maquinarias, las calles yacen envueltas en el manto impenetrable de las tinieblas; donde la atmósfera es cargante y la vida sumamente cara. Allí se paga cinco reales por una copa de cerveza y diez por microscópica botella de vino francés, fabricado en Alemania".[12] La inversión ex-

11. Landaeta Rosales. *Gran Recopilación*, p. 62.
12. Orsi de Monbello. *Venezuela y sus Riquezas*, p. 37.

Escaneado con CamScanner

tranjera consagraba de esta manera fielmente su estrategia de despojo.

La minería desarrollada en medio de la densa selva tropical acarrearía resultados depredadores, no hay que olvidar que los árboles suministraban el combustible requerido para el laboreo de las minas. La búsqueda de oro obligó a los hombres a levantar toscos refugios, montar equipos, construir caminos todo ello en medio de árboles quemados; a esto había que agregar que "Los recién llegados al sector habían seguido el consejo del cónsul [inglés] Mathison y habían comprado rifles y proyectiles. Para 1968 Foster podía comentar que: 'Yo esperaba encontrar abundancia de caza y animales de todas clases en los bosques de Catarral pero olvidaba que muchos de los mineros portaban armas y habían estado destruyendo la fauna en los últimos diez años. . .' "[13] a pesar de los equipos modernos instalados posteriormente el proceso depredador siempre estuvo presente. La subsistencia en la selva imponía una inhóspita vida al minero que padecía de continuas fiebres y enfermedades. La escasa mano de obra, problema permanente, era subsanada con inmigrantes de color de las Indias Occidentales,[14] por otra parte la clase mercantil de las pequeñas ciudades estaba formada por elementos franceses y alemanes a lo que había que añadir el mosaico de nacionalidades representadas por los técnicos y administradores de las minas; esto imprimió un aspecto cosmopolita a la región, de manera que al inicio de la explotación minera de 1870 "ya habían portugueses, italianos y franceses viviendo en el sureste de Guayana"[15] Este cuadro generó un sistema cosmopolita de abastecimientos, si se me permite la expresión, en el que "Casi todo podía ser adquirido: desde un vestido de seda hasta una piqueta de minero; desde un barril de harina hasta una lata de langosta en conserva o desde cerveza negra amarga hasta champaña. Si bien se podía

13. David Robison, *Ob. cit.*, p. 69.

14. La explotación minera llevada a cabo por elementos de las islas cercanas al país es lo que explica la influencia del folklore antillano, fundamentalmente trinitario, en la zona. La inmigración temporal de las gentes de las antillas, trajo también un "idioma especial llamado vulgarmente *patois*, y generalizado ya en casi todos los habitantes, idioma que en realidad es un mixto de inglés, francés y español y que comúnmente se habla en Martinica y Trinidad. Cada frase es químicamente hablando una amalgama de los idiomas citados". Oris de Monbello. *Ob. cit.*, pág. 38.

15. *Ibídem*, p. 70.

comprar sin dificultad una botella de cerveza de Hamburgo, el lugar estaba aún muy lejos de los límites de la civilización".[16]

El auge de la producción de la mina El Callao fue de naturaleza efímera, hecho este que fue común a la explotación minera en el país. "Cuando se descubría un filón abundante se instalaban los molinos respectivos, y al agotarse aquél, la empresa también se esfumaba, sin preocuparse por continuar el trabajo exploratorio hasta encontrar nuevas fuentes auríferas".[17] El destino final de la Compañía Minera Nacional El Callao fue convertirse en la empresa "La New Callao Mining Company", esta última de nacionalidad francesa; la productiva empresa había cambiado de dueños. La empresa británica abandonó sus actividades sin haberse agotado el yacimiento, apenas disminuyó la Ley del mineral, cuando en otras partes del mundo dicha ley era considerada aceptable.

Si bien la Empresa El Callao fue la más productiva del Territorio Federal Yuruary, hubo otras que merecen especial mención. Seguidamente exponemos un cuadro donde aparecen otras de estas Compañías y su producción:

16. *Ibídem*, p. 71.

17. Leonard V. Dalton, *Venezuela*, p. 216.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 24

ORO PRODUCIDO EN EL TERRITORIO DE YURUARY 1887-1890

Compañías	1887		1888		1889		1890		Total	
	kg	gr	kg	gr	kg	gr	kg	gr	kg	gr
El Callao	2.154	130	1.643	706	1.647	693	1.537	558	6.983	087
Chile	292	648	70	348	47	217	321	060	731	273
La Unión	201	608	195	457	169	467	14	217	580	749
El Callao Bis	—	—	21	351	—	768	36	014	58	133
Cicapara	—	893	—	—	—	—	—	—	—	893
El Chocó	—	—	3	155	—	—	—	—	3	155
Venezuela Austin Limitada	1	882	154	431	677	369	275	277	1.108	959
Oro de varias Compañías	38	887	186	344	—	—	—	—	225	231
Oro de greda y amalgama	45	475	69	608	146	650	—	—	261	733
New Potosí	—	—	—	—	16	33	186	653	202	686
	2.735	523	2.344	400	2.705	197	2.370	779	10.155	899

FUENTE: *Boletín de la Riqueza Pública* No. 7, 28-8-1891. p. 106. El oro que figura como perteneciente a varias Compañías, lo mismo que el de greda y el amalgamado perteneció a Casas Mercantiles y a particulares.

De los 10.155 kg de oro producido en el Territorio entre 1887 y 1890 correspondió a la Empresa El Callao 6.983 kg que como hemos dicho fue la más importante. De 1866 a 1895 el producto total de las minas situadas en este distrito se estimó en más de 90.000 kg Oro.[18]

La Empresa "New Chile" o "Yuruary", una de las más importantes, era la antigua Mocupia que pertenecía a una Sociedad Americana situada al sudoeste de Catarral, a partir de 1883 fue vendida a una Compañía inglesa cuya casa matriz estaba en Londres y poseía 14 concesiones. La mina pasó por distintos directores británicos bien calificados profesionalmente pero su rendimiento fue pobre, "...no hay mina en el Yuruary mejor trabajada que la de Chile; si no ha pagado su explotación no ha sido por mala dirección científica sino a pobreza de la veta, pues sabido es, que todas las empresas mineras establecidas en el Yuruary, Chile ha introducido economías de gran consideración, no sólo en los trabajos de explotación, sino también en el molino, sierra, tranvías, caminos, edificios y compra de terrenos".[19]

Otra empresa situada en la región fue la llamada Callao Bis, también de nacionalidad inglesa, situada en el distrito minero de Nueva Providencia, Territorio del Yuruary. "El área de terreno que el Sr. Felipe Méndez Díaz negoció a la Compañía Inglesa, consta de dos concesiones denominadas Unda y Sosa Méndez, situada la primera al sur de los trabajos de explotación de la Compañía Nacional El Callao".[20] La junta directiva de la Compañía en Londres negoció para el año de 1890 con los señores Ricardo Juliá García y Frustruck los terrenos de la Compañía Independiente (también inglesa). El lugar de reinstalación de la empresa resultó muy favorable para la obtención de créditos ya que contaba con la existencia de oro de aluvión greda y de vetas explotables en gran escala. Entre otras empresas de propietarios ingleses situadas en la misma región, se encuentran, Santa Rosa, Nueva Hansa y New Potosí.

Los *norteamericanos* también estuvieron presentes en la zona con las compañías Venezuela Gold Mining Co., Panamá y la Com-

18. Nicolás Veloz Goiticoa, *Venezuela. Esbozo Geográfico*, p. 234.
19. *Boletín de la Riqueza Pública Nº 4*, agosto 1891, p. 61.
20. M. E. Polanco. *Boletín de la Riqueza Pública Nº 5*, 15-8-1891.

Escaneado con CamScanner

pañía Minera y Exploradora del Orinoco. La Venezuela Austin Gold Mining fue la primera que introdujo máquinas en el Yuruary después de la Compañía Buen Retiro (que había sido empresa norteamericana y dirigida por C.C. Fitzgerald). La Venezuela Austin, estaba situada al noreste del Callao pasó a manos inglesas posteriormente. "Desde su iniciación en 1888 hasta julio de 1891, produjo 38.129,99 onzas".[21] "La Empresa Panamá" se encontró situada a dos kilómetros del Callao, durante mucho tiempo dio resultados satisfactorios pero fue rematada y la empresa pasó a manos de sus acreedores los señores Palazzi Hermanos, Nevelt y el General Venancio Pulgar, quienes la vendieron a una Compañía inglesa domiciliada en Londres. La empresa bajo la nueva administración produjo cerca de 4.000 onzas de oro mensual y luego bajaron los rendimientos vertiginosamente y fue declarada también su caducidad.

La mina Panamá, había sido considerada en la región del Yuruary como una de las mejores propiedades. Las declaraciones de quiebra de las empresas fueron muy frecuentes en la industria minera venezolana, especial mención merece el caso de la "Compañía Exploradora y Minera del Orinoco" propietaria de la mina Nacupay[22] de nacionalidad norteamericana. Resulta interesante el alegato presentado por acreedores venezolanos de la empresa, ante el juicio presentado por dos ciudadanos norteamericanos que habían contraído obligaciones con la casa matriz; copiaremos algunos aspectos del mismo: "Creemos [dicen dos acreedores venezolanos] haber puesto de relieve lo absurdo de la suposición de poder seguir aquí un juicio de quiebra contra una Compañía extranjera [por transacciones celebradas en norteamérica por dos norteamericanos] pasemos ahora a considerar el absurdo mayor aún de tener una asociación mercantil con un doble domicilio, situada en dos distintas nacionalidades y que puede presentar el curioso espectáculo de estar quebrada en uno de sus domicilios y floreciente en otro, que es como si dijéramos en parte muerta y en parte existente, así es

21. *Boletín de la Riqueza Pública Nº 6*, 12-9-1891, p. 87.

22. En la exposición celebrada en Viena en 1874 acudió Venezuela aportando muestras de sus principales productos. Produjo gran admiración una muestra de cuarzo aurífero sumamente rico extraído de la mina Nacupay y otra muestra de oro de 300 gr. extraído de la mina Los Frailes de la Compañía Gerverskchaft Hansa.

como precisamente se nos presenta la llamada Orinoco Exploring and Mining Company, existente en Filadelfia y declarada en quiebra en el Tribunal de Comercio de Guayana. Así se nos presenta esta asociación anónima norteamericana, cuya constitución legal no está constatada en ninguna oficina pública del Estado y cuyas operaciones permanecen para nosotros bajo impenetrable velo de misterio. Así se nos presenta reclamando aquí el cumplimiento de obligaciones contraídas en norteamérica y que por ningún respecto aparecen exigibles aquí. Así se nos presenta dejando en Filadelfia la parte viva de la Orinoco Exploring and Mining Company para pedir su parte en los despojos de la fallida Compañía Exploradora y Minera del Orinoco. ¡Como si pudiéramos encontrar el hilo para recorrer sin perdernos el laberinto de las operaciones de una Compañía Anónima que fundada al parecer con diez millones de dólares el 1o de abril de 1869, aparece debiendo en este año (1881) parte de la maquinaria de triturar cuarzo aurífero cuyo monto a mucho pudiera calcularse en 300.000,oo dólares!"[23] El abogado de los norteamericanos alegó que era la misma empresa sólo que con dos domicilios. El Tribunal de Guayana se declaró incompetente para conocer las reclamaciones de los acreedores extranjeros. Nos hemos extendido en estas consideraciones porque representan un elocuente ejemplo de lo que pudo ser una quiebra fraudulenta; se pone así en evidencia la ventajosa manera de operar de esta versátil antecesora de la empresa multinacional actual.

A comienzos del siglo XX operaban en la zona del Callao cuatro empresas, la New Callao Mining Co. (ya mencionada), La Gold Fields of Venezuela LTD., El Amparo Mine Limited y la Compañía anónima La Increíble. La más importante fue la empresa británica Gold Field que operaba desde 1881 y fue la de mayor permanencia, había venido absorbiendo muchas de las empresas antes existentes. Poseyó un gran grupo de minas situadas a 6 km al oeste del Callao, a continuación exponemos los rendimientos de sus 10 minas principales, en varios períodos.

23. *Compañía Exploradora y Minera del Orinoco*, pp. 16-17 (folleto).

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 25

RENDIMIENTO DE LAS 10 PRINCIPALES MINAS DE LA NEW GOLD FIELD OF VENEZUELA

Mina Nº	Periodo	Toneladas	Oro obtenido dwt/ton	Oro onzas
1. "A" Filón	1905-1942	367.595	8,0	146.977
2. Laguna	1898-1942	843.379	9,2	387.759
3. Chile	1881-1942	344.386	32,9	567.562
4. St. George	1927-1935	14.043	7,1	5.040
6. Laguna Surface	1931-1942	127.625	5,9	37.498
20. Unión	1889-1942	567.092	7,7	218.235
21. Sosa-Méndez	1889-1943	132.658	7,6	50.439
22. Hansa y Los Frailes	1895-1941	43.415	8,6	18.587
23. San Felipe	1900-1934	26.877	9,0	12.023
25. Calvario	1929-1934	27.746	12,7	15.066
	1881-1942	2.494.456	11,6	1.459.186

FUENTE: "La Minería en Venezuela". *Cuadernos de Información Económica* Nº 4, mayo-junio, 1950. p. 26.

Refiriéndose a esta Empresa Víctor M. López indicó que las reservas de Oro se estimaron en 559.020 toneladas métricas con un rendimiento de 10,32 gramos por tonelada".[24]

El Amparo Mine LTD fue también una sociedad inglesa que poseía la mayoría de las acciones de una mina llamada La Paz Bonanza que era un yacimiento superficial de pepitas "del cual se extrajeron con métodos primitivos más de 10.000 onzas de Oro".[25] Por último la Compañía anónima La Increíble era una Compañía venezolana y una de las pocas de la región con esta nacionalidad. Merece mencionarse la Compañía Minera Nacional Alianza de Cicapra, también de nacionalidad venezolana, esta mina de oro de aluvión situada en el centro minero de Cicapra poseía una superficie de 1.029 hectáreas. El señor Ramón Eduardo Sifuentes poseía una concesión gratuita de 400 minas y cedió sus derechos para explorar y explotar dicha concesión, buscando como socio al ciudadano norteamericano C.C. Fitzgerald que participó con 33% de las acciones, él suministró un 33% y el 33% restante fueron adquiridas por el ciudadano francés J. Ch. Maury, el capital fue de 2.500.000 bolívares. Cuando se constituyó esta Compañía se ha debido explotar en principio el oro de aluvión y con posterioridad explotar las vetas, pero la empresa empezó por donde debía terminar. Orzi de Mombello refiriéndose a este hecho señala en 1890: "Desde hace años los obreros han extraído de esta concesión de 300.000 a 400.000 bolívares anuales en oro de greda, lo que hace presumir que estos obreros fueron más aptos que todos los superintendentes de las minas, que para buscar lo más difícil dejaron lo más fácil. Hoy la Compañía piensa explotar la riqueza de greda; pero demasiado tarde porque la población de Cicapra acostumbrada a lavar la greda, [el oro de greda era de libre aprovechamiento] no se dejará quitar fácilmente el beneficio que obtiene cada uno con su trabajo en esta operación: además de que la gran cantidad de oro explotado alcanza según cálculo Bs. 3.000.000 y por consiguiente la riqueza está muy reducida".[26]

El capital *francés* también estuvo presente en los Distritos Cuyuní y El Dorado, situados en la parte más al Sureste de Venezuela, zona que se extiende hasta el Esequivo; las empresas francesas fueron: la Compañía del Cuyuní y la Perseverancia o Compañía El Dorado. Existió otra empresa francesa en la concesión llamada Jesurum denominada Bolívar Hill de efímera producción.

Se transcribe seguidamente la producción total de oro en Venezuela en el período estudiado correspondiente en su totalidad a la explotación del oro del Estado Bolívar.

24. Citado por A. Sivoli G. *Venezuela y sus Riquezas Minerales*, p. 87.

25. H. Humsington Miller. "Riqueza Minera de Guayana". *El Universal*, 10-3-1919.

26. Orsi de Numbello. *Ob. cit.*, pp. 22, 23.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 26

PRODUCCION DE ORO EN VENEZUELA 1870-1918

(gramos)

Años	Gramos	Años	Gramos
1870	1.071.420	1896	1.524.930
1871	778.230	1897	1.699.980
1872	982.410	1898	1.751.280
1873	1.249.470	1899	954.180
1874	1.670.940	1900	516.390
1875	2.383.900	1901	516.390
1876	2.595.900	1902	697.440
1877	3.029.670	1903	964.620
1878	2.856.141	1904	364.830
1879	3.231.683	1905	823.620
1880	3.503.940	1906	1.096.200
1881	3.563.400	1907	758.190
1882	4.158.210	1908	372.120
1883	5.373.210	1909	608.310
1884	7.018.050	1910	569.100
1885	8.193.510	1911	687.630
1886	6.069.249	1912	1.288.740
1887	2.957.590	1913	608.250
1888	2.429.220	1914	819.000
1889	2.623.500	1915	2.261.100
1890	2.623.500	1916	1.910.750
1891	1.453.440	1917	958.304
1895	660.000	1918	712.000

FUENTE: "La Minería en Venezuela". *Cuadernos de Información Económica*. p. 27.

La producción minera de oro en Venezuela vivió sus años de mayor producción en la década de los años 80 y de allí comenzó su lánguida decadencia. "El oro en Guayana fue descubierto a la vez que en California, cuando el viaje a California era más difícil que de aquí a Europa. A California acudieron gente y capitales de todas partes, y hoy es uno de los países más prósperos del mundo, mientras que la Guayana Venezolana ha permanecido en el mismo estado que en los primeros años de sus minas, sin más diferencia que unas cuantas máquinas, que para funcionar luchan con dificultades de todas especies. Ni siquiera ha podido servir de estímulo para los brazos y capitales la fama de la

Mina El Callao, reputada durante muchos años como la mina más rica del mundo".[27] El legendario poder de enriquecimiento basado en la posesión de oro no despertó en nuestro país un racional y patriótico desarrollo; a los obstáculos naturales, tales como eran las precarias vías de comunicación, se sumaba la escasez de mano de obra especializada tan necesaria en este tipo de industria. Rudimentarios transportes (fluviales o de carreta) miseria en la población trabajadora, inadecuada legislación, especulación con el sistema de concesiones, negligencia empresarial, etc., todo esto conformó el lamentable espectáculo que fue el fallido desarrollo minero de Venezuela". Esta industria había producido, entre los años de 1866 a 1917 Bs. 309.297.755,98".[28] Entre los años de 1896-1898 Venezuela ocupó un tercer lugar en la producción de oro entre los países de América del Sur, superada sólo por Colombia y Brasil, en años posteriores ocupó un cuarto lugar.[29]

Copiamos a continuación cifras de oro exportado por Ciudad Bolívar principal puerto de exportación del producto. Hay que tener presente que en las cifras a considerar no se han tomado en cuenta el oro que se reservaban algunos productos, ni el que se empleaba en joyerías, ni el oro que salía clandestinamente; en este comercio furtivo había al parecer cifras apreciables.

27. Liccione Antonio. *Ob. cit.*, p. 78.
28. Ramón David León. *De Agropecuario a Petrolero*, p. 11.
29. Veloz Goiticoa. *Ob. cit.*, p. 236, según datos suministrados por la Oficina de la Moneda de los Estados Unidos.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 27

EXPORTACION DE ORO POR CIUDAD BOLIVAR

(1 kg = Bs. 2943)

Años	Bolívares	Años	Bolívares
1866	1.527.526,oo	1892-93	4.168.610,oo
1867	2.953.916,oo	1893-94	4.132.231,oo
1868	2.846.900,oo	1895-96	3.693.420,oo
1869	3.288.255,74	1896-97	5.386.970,oo
1870	3.499.947,50	1905-06	2.550.937,oo
1871	2.542.218,oo	1906-07	2.430.570,oo
1872	3.209.230,50	1907-08	4.446.888,oo
1873	4.077.682,oo	1908-09	1.380.897,oo
1874	5.458.404,oo	1909-10	1.669.862,oo
1875	7.790,706,oo	1910-11	1.528.340,oo
1876	8.479.940,oo	1912	3.027.107,oo
1877	9.896.922,oo	1913	1.765.295,oo
1878	9.329.992,oo	1914	2.633.334,oo
1879	10.556.756,oo	1915	6.633.243,oo
1880	11.446.204,oo	1916	7.646.286,oo
1881	13.583.490,oo		

FUENTE: 1866-85. Landaeta Rosales. *Gran Recopilación*. p. 62. 1892-1916. A.A. de la H. Colección Landaeta Rosales. Tomo IX-43. f. 62.

El oro era usualmente exportado en barras o en mineral de oro. El principal comprador fue Inglaterra, pero el oro exportado a puertos ingleses es difícil de determinar debido a la cantidad que abandonaba al país ilegalmente. Cuando el gobierno aumentó los impuestos de salida, el comercio clandestino se hizo más atractivo. Este producto resultó de gran interés para los británicos que habían desdeñado la producción agrícola del país. A pesar de que la producción en forma se inicia en la década del 60 la exportación realmente aumenta del año 75 en adelante. La salida natural de este comercio fue el Orinoco para continuar a Trinidad o la Guayana Inglesa. Entre 1866 hasta 1885 salió por Ciudad Bolívar 1.730.711,99 onzas por valor de Bs. 169.600.775,oo.

El desarrollo minero resultó a su vez un gran estímulo al comercio de importación. Los equipos industriales provenían de Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia con lo cual los empresa-

rios hacían valer las ventajas de las franquicias obtenidas. Por otra parte: "La explotación del oro se había convertido en una de las principales fuentes de ingreso para los comerciantes de Ciudad Bolívar quienes abastecían la creciente población del sureste con una gran variedad de productos manufacturados. En realidad, en algunos años, tal como lo señaló Foster. Como el Comercio con regiones más alejadas (Apure y Barinas) había disminuido considerablemente, los comerciantes de Bolívar ponen sus esperanzas en la explotación del oro del Catarral". [30] La Región minera en consecuencia se vio invadida de la noche a la mañana de los más diversos y exóticos productos extranjeros.

Vale la pena reflexionar sobre el desarrollo de la industria del oro venezolano, tomando en cuenta una serie de consideraciones: *Primero:* era una industria monopolizada por la inversión extranjera, siendo sus promotores los grandes beneficiados. *Segundo:* el comercio local continuaba en su mayoría monopolizado por las casas extranjeras importadoras. *Tercero:* la mayoría de los mineros atraídos por la explotación eran oriundos de las Antillas y repatriaban sus ganancias a sus lugares de origen. ante este cuadro vale la pena preguntarse, además de los extranjeros ¿Qué sector se lucró con la tan ponderada industria? Una tentativa conclusión se nos asoma: fueron los consecuentes amigos del gobierno, que en todas las épocas han permanecido tras las ventajas del poder. El manipulado régimen de concesiones resultó un buen ejemplo del beneficio y la prebenda fácil.

Venezuela, en este período no tenía una moneda nacional, las monedas de Gran Bretaña, Francia, España, Estados Unidos y algunos países latinoamericanos tenían libre circulación y se consideraban moneda legal, de tal manera que el gobierno celebró un contrato en 1885 para el establecimiento de un cuño en Caracas; el señor Tejera lo cedió a Sociedad "La Monnaie" quien inició la acuñación, esta acuñación dio inicio a un peculiar episodio, ya que el oro de El Callao sería utilizado en dicho propósito. Para estimular el hecho de que el oro se quedase en el país se gravó la exportación del mismo con un 5%, lo que motivó la protesta del Presidente de la Compañía El Callao. Guzmán Blanco se dirige a dicho presidente en los siguientes términos: "Lo que

30. David J. Robinson. *Ob. cit.*, p. 62.

Escaneado con CamScanner

está pasando con el oro de El Callao es inexplicable. Sin embargo, de ser mucho más ventajoso para la Compañía, hacen la acuñación de su oro aquí, se envía a Londres toda la producción con más del doble de gastos, cuando, si acaso, sólo sería necesario enviar la parte correspondiente a los dividendos de las acciones de allá; y hasta eso mismo podría hacerse en numerario con menos costo y sin pérdida en la moneda". . . "Siendo Venezuela productora de oro, el propósito del Gobierno es, que la Casa de Moneda acuñe la cantidad de metal de nuestras minas que reclame la circulación". . . "¿No es absurdo que Venezuela tuviera que comprar en Europa su mismo oro, recargando con los gastos, para acuñar su Moneda Nacional, cuando este es una de las mayores producciones venezolanas, o que se vea obligada a seguir pagando primas a la Moneda extranjera teniendo todos los elementos para hacerlo con ventajas para la industria minera?"[31] La respuesta del Presidente de la Empresa no se hizo esperar y alegó que las compañías que operan la explotación del oro son todas inglesas y en la empresa El Callao las dos terceras partes de sus accionistas son europeos y residen en Europa y han visto favorecidas sus inversiones por las remesas sistemáticas recibidas por la firma Baring Brother y Cía. lo que "ha contribuido poderosamente para aumentar el crédito de las Minas de Venezuela, y ha permitido que los ingleses, franceses y alemanes hayan invertido como 40 millones de bolívares en acciones de la Compañía El Callao, por la regularidad en el envío de esas remesas y pago mensual de los dividendos por la misma citada casa Baring y Cía".[32] "Hasta ahora —continúa Liccioni— se ha hecho el envío en oro en barras. Si tuviéramos que acuñarlo aquí, habría que remitirlo después de amonedado, y tendríamos los mismos gastos que, el que tiene en barras más los de amonedación; y, por otra parte, hasta ahora no sabemos si la moneda acuñada en Venezuela podrá circular en Europa por su valor o tendría que acuñarse nuevamente lo que aumentaría mucho más los gastos".[33] El resultado de este curioso episodio fue un litigio final entre el Gobierno y la Casa de la Moneda de Nacionalidad extranjera. "En dicho establecimiento se acuña-

31. Carta de Guzmán Blanco a A. Liccioni Marento. 7-2-1887. A Liccioni. *Ob. cit.*, p. 41.

32. *Ibídem*, p. 47.

33. *Ibídem*, p. 49.

ron de 1886 hasta 1889 Bs. 11.151.620,oo en moneda de oro y Bs. 10.862.997,oo en monedas de plata. El oro utilizado procedía de las minas del Callao. Según lo contratado, debían acuñarse 80 millones de bolívares en oro y 80 en plata. Surgieron inconvenientes y un litigio que fue transado, pagando el Gobierno Nacional la suma de Bs. 3.400.000,oo rescindiéndose el contrato y adquiriendo la Nación el cuño. El gobierno tenía que pagar a los contratistas el valor de lo acuñado a la par, es decir que se quedaban con el señoreaje íntegro, que regularmente es privilegio de los gobiernos.[34] "No prosperó el intento de acuñar nuestra moneda y así encontramos nuevamente a Guzmán Blanco escribiéndole al banquero Manuel Antonio Matos en 1892 desde París, así dice Guzmán: "Yo creo que es indispensable para evitar crisis, como la que, por falta de circulante, hemos sufrido y puede que estemos sufriendo todavía. Siendo nosotros productores de oro, lo que aconseja la Economía Política, es acuñarlo, para que subvenga a las necesidades interiores y para que la especulación exporte el exceso, aprovechando las ventajas de nuestra liga, en la que sensiblemente entra la plata que nuestro oro del Yaracuy contiene".[35] La producción de oro en Venezuela ni siquiera contribuyó a la producción de una moneda propia y mucho menos a la prosperidad del país que siguió viviendo en el marasmo y el atraso. Su ciclo se cerró en el año de 1916, la industria sólo alimentó el apetito de los consabidos empresarios extranjeros que fueron finalmente los grandes beneficiados, ". . .esta fuente de riqueza quedó relegada a segundo término como consecuencia de los yacimientos de petróleo, tan productivos como apetecibles, que se iniciaron en 1918; mineral este último que por haber superado en jerarquía al primero, se le ha llamado con bastante acierto el oro negro. . ."[36] Se cumplió de esta manera, con el oro, otro ciclo de apropiación y de especulación capitalista.

34. Ramón Veloz. *Economía y Finanzas de Venezuela*, p. 214.

35. Manuel A. Matos. *Recuerdos*, pp. 95-96.

36. Agustín Silva Díaz. *Ob. cit.*, p. 447.

Escaneado con CamScanner

Desde los tiempos coloniales se tenía conocimiento de la existencia de las minas de cobre de Aroa. Estas minas estaban situadas a orillas del río Aroa en el Estado Yaracuy. Por vía de la herencia las minas formaban parte del patrimonio del Libertador, quien las arrendó en 1824 a una empresa inglesa constituyéndose, La Bolívar Mining Association.[37] En 1832 mediante un contrato, esta empresa, así como las minas y las tierras de Aroa, fueron vendidas y pasaron a manos del señor Robert Dent, principal accionista y del señor Philipps. Los Empresarios pagaron por esta mina la cantidad de £ 38.000,oo y los linderos se fijaron al oeste del río Tocuyo y al este el río Yaracuy. La Compañía se llamó The Quebrada Land and Mining Company, pero fue sólo a fines del año de 1860, que se reanudaron los trabajos de la mina; dos años después en una exposición Internacional celebrada en Londres son exhibidas muestras extraídas de las famosas minas de cobre.

En 1864 la empresa para cumplir con la ley de minas vigente procedió a la revalidación del título de minas y se establecieron dos porciones a saber: el Block Nº 1 y Block Nº 2. Para 1869 la Quebrada Land Mining Company se transformó en New Quebrada Company Limited, por venta de los herederos de Robert Dent. "Quebrada Land repartió ya entre sus accionistas un 5% de dividendos para 1871".[38] Y la producción se calculó en 20.000 toneladas ese año.

El destino de la industria del cobre en Venezuela aparece ligado a la construcción del primer ferrocarril inaugurado en el país. Desde 1840 se colocaron los primeros rieles, y la obra fue terminada en 1877. Antes de la construcción de la línea férrea el mineral era conducido en burros de las minas a la Boca del río Yumare, donde se embarcaba en lanchones por el río Aroa hasta su desembocadura. El ferrocarril Bolívar, como se le llamó logró atravesar la comarca de Aroa, llevar el estimado mineral al Puerto de Tucacas, de donde se trasladaba a Puerto Cabello para su transportación final a Inglaterra. Una luz de esperanza apareció en los pobladores de la zona, después de tantos años de abandono, cuando la New Quebrada Company Limited, con la finalidad de impulsar la construcción del tan necesario ferrocarril, había cedido en 1873 parte de sus derechos en Aroa a la Compañía que llevaría a cabo la construcción de la vía, y que sería la que monopolizaría a su vez el transporte del rojizo mineral, esta compañía sería la Bolívar Railway Company Limited. "A decir la verdad ambas compañías pertenecían en su mayoría a los mismos accionistas"[39] para garantizar los dividendos sobre las acciones la New Quebrada se comprometió a suministrar la cantidad mínima de 20 mil toneladas de mineral de cobre al año para su transporte, equivalente a 85.000 libras. Se le garantizó además tres fuentes adicionales de ingreso como eran ciertos recargos por el transporte de mineral en exceso, por el transporte de otros productos, el transporte de pasajeros, etc. "Ambas Compañías, omnipotentes en Tucacas, tienen cada una su domicilio cerrado con altas empalizadas de madera, de puertas giratorias. Han hecho construir habitaciones para sus principales empleados, casi todos extranjeros, así como alojamiento de obreros, tiendas y talleres, por ese entonces en Tucacas hablaba inglés hasta la gente de color encargada de los rudos menesteres portuarios".[40] A esta posesión inglesa en el sentido específico del término arraigada a nuestro país, se dedicó a todo género de importaciones foráneas, de mercancías de varias clases, pero fundamentalmente de mano de obra. "Según informaciones históricas en las minas llegó" . . . "haber una concentración de unos cinco mil mineros provenientes de diversas partes del mundo y distribuidos en barrios según la nacionalidad norteamericanos, ita-

37. El 12 de octubre de 1824 María Antonia Bolívar debidamente autorizada por su hermano arrendó las minas a una firma que se llamó The Bolivar Mining Association. El Libertador pensó en vivir del producto de estas minas cuyas rentas debían ser colocadas en el Banco de Londres. La insalubridad de la zona fue la causa de la muerte de dos de sus administradores J. D. Cochrane y Robert Lonry quienes murieron de fiebre amarilla. En agosto de 1836 estando las minas en producción fueron asesinados los administradores británicos, estos administradores ". . .en aquella época provocaron en los nativos muchas causas de resentimiento por el trato a veces poco hábil y adecuado que daban a los obreros y peones o por las condiciones pésimas de trabajos existentes en galerías y túneles de las minas". Paul Verna. *Las Minas del Libertador*, p. 209. Esto dio motivo para suspender las actividades.

38. *Boletín de la Riqueza Pública* Nº 19. 14 de noviembre de 1981. p. 294.

39. Paul Verna. *Ob. cit.*, p. 214. Ver cap. La Orgía ferroviaria. Cita 15, pp. 59-60.

40. Comentario de la viajera francesa Tallenay en su libro *Recuerdos de Venezuela*, citado por Paul Verna. *Ob. cit.*, p. 215.

Escaneado con CamScanner

lianos, ingleses, bolivianos, alemanes, suecos, quienes ocuparon una superficie comparable a la que actualmente es Aroa".[41]

Las empresas explotadoras del cobre que operaron en la zona iniciaron una serie de litigios por títulos, denuncios y linderos, que se convirtió en una constante. El origen se debió a la mala señalización de los documentos españoles, la aparición, fusión y la desaparición de las empresas, también se convirtió en hecho característico. En 1876, sólo tres años después de creadas, las empresas New Quebrada y Bolívar Railway se fusionaron formando una nueva compañía más poderosa, la Quebrada Railway Land and Copper Company Limited. Esta empresa en la práctica es la que inicia la exportación sistemática del producto ya que contó con el importante ferrocarril inaugurado al efecto en 1877. "El primer embarque del mineral enviado a los puertos británicos fue por Bs. 393.100 en 1876, para 1878 el valor cuadruplicó en Bs. 1.349.275"[42], a partir de este momento se mantiene en ascenso dichas exportaciones según se aprecia en el siguiente cuadro:

Cuadro Nº 28
EXPORTACION DE COBRE HACIA INGLATERRA 1880-1890
(Bolívares)

Años	Cargamentos	Toneladas de mineral y régulo	Valores Bs.
1880	24	10.500	2.300.000,oo
1881	38	17.200	3.800.000,oo
1882	36	17.500	4.000.000,oo
1883	55	30.000	6.037.951,oo
1884	21	15.974	2.878.900,oo
1885	50	32.585	3.639.600,oo
1886	36	25.993	2.707.000,oo
1887		9.048	905.690,oo
1888		20.994	3.806.418,oo
1889 a 1890		16.432	1.971.939,oo
			32.047.498,oo

FUENTE: *Boletín de la Riqueza Pública Nº 4.* Agosto 1891. p. 66.

41. "Aroa de Minas a Museo". *El Nacional.* 12-6-83 p. c. 24.
42. George E. Carl. *First Among equals: Great Britain and Venezuela 1810-1910*, p. 59

"En 1891 fue el año récord de producción se exportaron desde Tucacas 38.341 toneladas de cobre, junto con una cantidad más reducida (equivalente a un 25%) de régulo tres años después la producción comenzó a disminuir sustancialmente, y tanto las fundiciones como las minas quedaron abandonadas". . . "En la década de 1880 las minas de Aroa enviaron a Swan sea (Inglaterra) tal cantidad de cobre y régulo, que en las estadísticas ocuparon un lugar inmediato al de Chile".[43] Algunos autores han sostenido que en Europa el cobre rojo (ruby ore) de Aroa era preferido al chileno. Casi todo el mineral *se exportaba a Inglaterra*, sólo los carbones más pobres se sometían en Aroa a un procedimiento metalúrgico.

En 1894 la producción de cobre se vio afectada por inundaciones en la temporada lluviosa, la empresa suspendió las operaciones ya que la compañía no contó con las reservas de capital necesario para su reparación. La exportación finalizó después de 1896 para repuntar de nuevo hacia 1908. "La pérdida del cobre como producto de explotación se reflejó en las exportaciones venezolanas hacia Inglaterra durante el quinquenio de 1896 a 1900. El promedio anual de exportación fue solamente 67.000 libras [Bs. 1.675.000,oo] menos de un tercio de valores de la década precedente".[44] A pesar de la próspera exportación de cobre en los años anteriores a 1896 esto no mejoró la balanza de pagos a favor de Venezuela; se mantenía intacto el comercio deficitario de este país con el denominador británico, desdeñoso éste siempre de nuestras producciones agropecuarias. En cambio la importación se mantenía a la orden del día ya que productos elaborados con nuestras materias primas, muy posiblemente, así como equipos, entraban directamente de Inglaterra, estos últimos, sin pago de derechos.

Las empresas unificadas en 1876 se separan en 1898 en dos empresas Aroa Mines Limited que obtuvo la porción llamada block 1 y la Bolívar Railway Company Limited la porción 2, o block 2, ambas empresas no realizaron ningún trabajo. La exportación había finalizado dos años antes de la creación de ambas empresas. En 1907 la Aroa Mines Limited traspasó sus de-

43. Leonard V. Dalton. *Venezuela*, p. 167.
44. George E. Carl, *Ob. cit.*, p. 60.

Escaneado con CamScanner

rechos a una nueva compañía The South American Copper Syndicate Limited que inicia la producción nuevamente. "Según el periódico inglés "The Financial Outlook" de Londres de fecha 18 de julio de 1913 la Compañía The South American Copper Syndicate Limited ha pagado los siguientes dividendos:

De 1908 a 1909 – 25%
1909 a 1910 – 30%
1910 a 1911 – 145%
1911 a 1912 – 250%
1912 a 1913 – 350%

Este espléndido resultado se ha obtenido única y exclusivamente con la exportación de mineral en bruto".[45] Un promedio de 160% anual de beneficio sobre un capital nominal de 15 mil libras esterlinas.

El ciudadano alemán Johann Gathmann inició para el 1914 un juicio administrativo por el denuncio de una mina situada en el Distrito Bolívar del Estado Yaracuy a la cual le dio el nombre de "Aroa Bis" a dicho denuncio se opuso la South American Copper Syndicate alegando que la mina descubierta estaba comprendida dentro de su posesión. Los señores W.J.C. Scrulton y Nicomedes Zuloaga en defensa de la empresa mencionada señalan lo siguiente ante el Congreso de la República ". . .demostrado ante el gobierno, en cualquier tiempo, que lo que se pide es una *propiedad particular*, no tiene explicación posible que el Gobierno de Venezuela pueda dar a nadie *la propiedad ni la posesión de lo ajeno*. Las responsabilidades que este procedimiento extraño traería son incalculables".[46] Resulta importante señalar que en el caso de las minas de cobre de Aroa, las empresas mencionadas eran poseedoras absolutas de las minas y tierras, el alegato citado da validez a lo expresado.

A partir de 1917 la producción de cobre entró en franca decadencia. Esta industria a pesar de las excelentes oportunidades

45. *Prospecto para la Formación de una Compañía Anónima. Aroa Bis.* (Folleto). Ver anexo Nº 6, p. 243, donde aparece la South American Copper como la más beneficiosa de las inversiones británicas en Latinoamérica.

46. *Las Minas de Aroa propiedad de la South American Copper Syndicate LTD y sus nuevos denunciadores*, p. 6 (folleto).

suministradas a los inversores, se caracterizó por una explotación discontinua, las tentativas de explotación fueron la mayoría de las veces bien favorecidas por los beneficios proporcionados por las ricas minas. Sin lugar a dudas hubo muchas veces falta de previsión o negligente administración, todo esto a pesar de que los únicos favorecidos con la industria fueron los inversores británicos y los trabajadores extranjeros de las minas quienes enviaban a sus lugares de origen sus beneficios y sus salarios tal como ocurrió en la explotación de oro. A pesar de poseer Venezuela minas de cobre en otras latitudes como fueron las minas de Cuyuní en Guayana, minas de Carúpano, minas de Carrizal, etc., las únicas minas explotadas fueron las minas de Aroa, en ellas surge y muere el desarrollo de la industria del cobre en Venezuela, monopolizada por los inversores británicos.

EL CONFLICTO POR EL HIERRO

A pesar de que desde la época colonial se tenía conocimiento de la existencia del mineral de hierro, fue a finales del siglo pasado que se inició la explotación de este recurso. Una larga, accidentada y confusa historia acompañarían, desde sus inicios, el desarrollo de esta importante industria que tiene como escenario la Sierra de Imataca a orillas del caño Corosimo a unos 86 kilómetros de la Boca del Orinoco.

El 22 de septiembre de 1883 el gobierno de Venezuela otorgó al norteamericano Cyrennius C. Fitzgerald[47] y sus asociados una concesión, por 99 años, para la explotación de los recursos del territorio obtenido. Esta concesión fue aprobada por el Congreso el 27-5-1884, 18 días después, el Sr. Fitzgerald traspasó toda la concesión, con todos sus derechos, a la Manoa Company Limited compañía organizada en el Estado de New York.[48] Dos

47. Este Sr. C.C. Fitzgerald fue directivo de la Empresa Buen Retiro explotadora de oro y Socio de la Empresa Minera Nacional Alianza de Cicapra.

48. En 1885 el Ministro Mansfield inglés solicita del gobierno de Venezuela que se impida a los empleados de la Compañía Manoa intervenir de ningún modo en el Territorio reclamado por Gran Bretaña. (Se trataba de una enorme concesión territorial en el Gran Delta del Orinoco para su desenvolvimiento y colonización). De lo contrario las autoridades de Guayana Británica se verían en la necesidad de impedir lo que consideraban usurpaciones de dicha Compañía. En efecto, las autoridades

Escaneado con CamScanner

años después, en enero de 1886, el general Guzmán Blanco, Ministro Plenipotenciario de Venezuela en Europa celebró un contrato con el Sr. George Turnfrull. "Nunca ministro alguno dispuso de tan grandes tesoros. A su paso por las ciudades de Europa otorga concesiones en territorios inmensos que valen por un imperio: minas de asfalto, montañas de hierro, contrato para la construcción de muelles y ferrocarriles, etc. El Contrato con George Turnfull, ciudadano norteamericano residente en New York, firmado en Niza el 1º de enero de 1886, es un ejemplo. Este contrato fuente de reclamaciones futuras, se haya en los mismos términos del celebrado con Cyrenius Fitzgerald".[49] Por resolución del Ejecutivo y del Concejo Federal fue declarado sin vigencia el contrato de Fitzgerald y ratificado el contrato Turnfrull que se aprobó el 28 de abril de 1887. "Turnfrull compra además 500 hectáreas en el Caño Corosimo, Distrito Manoa, y la Mina de hierro denominada Imataca. El Consejero encargado de la Presidencia dicta un decreto por el cual se declara que la mina constituye propiedad aparte de la concesión a dicho Turnfrull. El 14 de marzo de 1886 se expide a dicho Turnfrull título de propiedad de la dicha mina Imataca del Distrito Manoa. También se le adjudica a dicho Turnfrull una mina de asfalto en el Distrito Guzmán Blanco del Territorio del Delta, en los bordes de Pedernales",[50] además se le asigna ". . .la isla de Pedernales al sur del Golfo de Paria y un territorio desde Boca de Aragua en la costa del mar, hasta el Alto Orinoco y el límite de la Guayana Británica[51] sin lugar a dudas, Guzmán Blanco, fue extraordinariamente generoso en su entreguismo con este norteamericano.

---

coloniales británicas envían un magistrado estipendiario, Michel Mc. Turk, a investigar los hechos. Este Mc. Turk prescinde de autoridades venezolanas que le niegan prácticos por no dirigirse a puestos habilitados y remonta el Orinoco en el vapor "Lady Longden". En Caño Amacuro hace prender a un Roberto Welles, Comisario de Venezuela en la región y empleado de la Compañía Manoa"..."Mc. Turk visita los Ríos Amacuro, Barinas, Morajuana y Guaima, depone autoridades venezolanas, y en diversos puntos coloca el siguiente aviso en idioma inglés "Todo el que infrinja los derechos de Su Majestad o proceda en contravención de las Leyes de Guayana Británica, será procesado conforme a derecho". Todo el Territorio entre Amacuro y Barinas es considerado parte integrante de la Guayana Británica. Enrique Bernardo Núñez. *Tres momentos en la Controversia de Límites de Guayana*, p. 45.

49. Enrique Bernardo Núñez. *Ob. cit.*, p. 46.

50. *Ibídem*, p. 47.

51. *Idem*.

En marzo de 1888 una resolución da forma jurídica a los derechos de propiedad de las concesiones, y se señala que "la mina de hierro denominada Imataca, situada en las quinientas hectáreas de tierras baldías que en las márgenes del caño Corosimo ha comprado el señor Turnfrull, constituyen *una propiedad aparte* de la concesión hecha al señor Turnfrull. Para 1895, es decir siete años después aparece la Manoa Company sucesora de la concesión Fitzgerald y solicita al Gobierno el reconocimiento de sus derechos de propiedad. Mediante decreto presidencial el 18 de junio de 1895 se anuló la concesión otorgada a Turnfrull, se ratificó la concesión original de Fitzgerald y se autorizó a Manoa Company a renovar el trabajo de explotación. El Gobierno venezolano en noviembre de 1896 declaraba que la mina de Imataca no estaba incluida en la concesión Fitzgerald ya que esta mina se le adjudicó a Turnfrull como una propiedad aparte de la concesión otorgada. La Manoa traspasó toda la concesión de la Orinoco Companay Limited contrato que fue considerado válido por el Presidente en noviembre de 1895. La Orinoco Company creó incluso una subsidiaria en el Estado de Virginia para transportar el mineral obtenido en la vieja concesión Fitzgerald. El Gobierno de Venezuela no reconoció ningún derecho de la Manoa ni de la Orinoco Company sobre la Mina de Imataca (ya que por el decreto de noviembre de 1896 había sido ratificada su propiedad a Turnfrull). Sin embargo la Orinoco Company actuó bajo el supuesto de que era única propietaria de la mina. En el mismo año de 1895 Turnfrull, quien para el momento vivía en Londres, se asoció con el inglés Joseph Robertson y formó una Compañía llamada Orinoco Iron Syndicate Limited a objeto de trabajar los depósitos de la mina de Imataca. "La transacción se complicó cuando un barco llamado el "New Day" fue rentado para traer a Venezuela maquinarias, hombres y equipo. El barco llegó a Manoa y descargó el equipo el 20 de enero de 1896, pero por no descargar en el puerto indicado, el barco y su carga fueron confiscados, la Compañía fue multada con 249.895 bolívares. Como esta empresa no podía pagar la multa, la Corte Federal, el 18 de octubre de 1898, ordenó que todas las posesiones de la Orinoco Iron Syndicate Limited, incluyendo todos los derechos de la concesión fueron subastado al mejor postor. En esta venta llevada a cabo en Ciudad Bolívar, Benoni Lockwood jr. secretario de la Orinoco Iron Company, la firma norteamerica-

Escaneado con CamScanner

na, pagó 120.000,oo bolívares al Gobierno de Venezuela por los derechos y posesiones del grupo inglés, y luego, por la suma de 23.026 dólares, Lockwood transfirió los derechos a la Orinoco Company Limited de reciente creación".[52] Turnfrull apeló a la Corte, organismo que le permitió mantener la mina. Para complicar más este asunto el Presidente emitió una resolución mediante la cual sostenía que la concesión Fitzgerald de 1883, sobre la que la Orinoco Company basaba sus títulos, quedaba anulada y el decreto de 1895, que reactivaba ese contrato después de haberlo anulado, era también inefectivo ya que un contrato nuevo y necesario no se había hecho. El 14 de mayo de 1901 el Gobierno Venezolano emitió un certificado señalando que el título otorgado en marzo de 1888 (el cual otorgaba la propiedad de la mina a Turnfull) era el válido. En el mismo año de 1901 el Ministro Loonis "...escribió desde Caracas al Secretario de Estado Hay, y le informó que la Orinoco Iron Company no tenía propiedades activas y tal como era conocido en Venezuela esta empresa nunca había trabajado en la mina comercialmente excepto para extraer una muestra de menos de 1000 toneladas, y que la propiedad había sido objeto de litigio en los 10 años precedentes, Loonis escribió que el año anterior había viajado por el Orinoco para inspeccionar la empresa y solamente unas pocas y rústicas construcciones marcaban el sitio".[53] "Empero, no muy bien debía marchar la explotación cuando con fecha 3 de enero del mismo año [1901] se publica un aviso judicial sacando a remate propiedades de maquinarias, útiles, 4.000 toneladas de material de hierro, extraído de la mina de Imataca, y otros efectos, para pagar la cantidad de 75.201,36 bolívares que adeuda a los señores Ellis Grell y Co., de Trinidad, la Orinoco Iron Company".[54] Esta Compañía en 1901 traspasó sus derechos (Contrato Fitzgerald) a otra empresa The Orinoco Corporation constituida de acuerdo con las leyes del Estado de Virginia era considerada como una entidad ficticia. Lo peculiar de este conflicto inter empresarial, que en-

52. John C. Rayburn. "Development of Venezuela's Iron Ore Deposits". *Inter American Economic Affairs* Nº 1, 1952, pp. 54-55.

53. *Ibídem*, p. 55. En 1901 un buque británico con 700 toneladas de hierro llegó a Baltimore. Los análisis efectuados comprobaron que se trataba de mineral magnético con 60-70% de hierro.

54. Luis Roncayolo. "El Orinoco y sus Afluentes citado por Marco Aurelio Vila. "Antecedentes del Hierro de Guayana". *Temas Económicos* Nº 19, p. 30.

frenta intereses británicos y norteamericanos es que al parecer, la famosa mina de Imataca, manzana de la discordia, ni siquiera había sido puesta sistemáticamente en explotación desde 1883 fecha de la primera concesión.

A fin de buscar un arreglo al conflicto se creó una comisión de reclamaciones con participación de venezolanos y norteamericanos, actuando como árbitros del asunto, el 12 de abril de 1904 la comisión decidió que la reclamación Turnfull no tenía efecto y se mantenía la concesión Fitzgerald por lo tanto a la Orinoco Corporation se le indemnizaría con 23.076 dólares, con intereses ya que el Gobierno venezolano había vendido algo sobre lo que no tenía derecho.[55] El conflicto no fue arreglado sino en 1909 cuando se firmó un protocolo entre Estados Unidos y Venezuela, la Compañía reclamaba 1.750.000 de dólares por indemnización. Ya el país había padecido el humillante episodio del bloqueo promovido por los empresarios extranjeros en 1902, quienes finalmente habían sido los propios favorecidos en el asunto. Se creó una comisión venezolano-norteamericana que estudio el caso; Venezuela recibió la devolución de sus títulos (Concesión Fitzgerald) y el gobierno acordaba el pago de 385.000,oo dólares de indemnización. Es decir, el país pagaba por la obtención de su propiedad una indemnización a unas empresas (The Manoa Company, The Orinoco Iron Company y The Orinoco Corporation) que además de no haber realizado desarrollo industrial alguno incumpliendo así la contratación; no habían hecho inversiones sustanciales, es muy posible que también estuviesen quebradas.

El siguiente intento por desarrollar los mismos depósitos de hierro en el país fue en 1910 otorgando una concesión a una compañía anglocanadiense llamada Canadian Venezuelan Ore Company. La Compañía se comprometió a pagar de 20 centavos por cada tonelada de mineral extraído hasta pagar 385.000 dólares y 10 centavos por tonelada de exceso, el capital de la compañía fue de un millón de dólares. Para 1913 la Compañía había liquidado, en 1912 ". . .embarcaron hacia EE.UU. 12.100 toneladas avaluadas en 217.800 bolívares o sea Bs. 18,oo la tonelada; y en 1813, 56.975 toneladas valoradas en 930.550,oo bolívares o sea Bs. 16,33 la to-

55. John C. Rayburn. *Ob. cit.*, p. 56.

Escaneado con CamScanner

nelada".[56] El Gobierno venezolano compró la maquinaria abandonada y la traspasó a las minas de carbón de Naricual. El inventario del equipo alcanzó a 750.098 bolívares. Se han señalado algunos elementos que contribuyeron al fracaso de este primer ciclo de la explotación del hierro en Venezuela, como son: escasos conocimientos geológicos de la región, falta de brazos, limitación en el tonelaje de los barcos para la salida del material. "A partir de mayo de 1914 dejó de explotar el mineral de la mina Manoa, la Canadian Venezuelan Ore Company Limited. Al parecer fue debido a la falta de capital ya que en el mes de julio se publicó —así lo expresa Luis Roncayolo en el Orinoco y sus Afluentes— una nota en un periódico de Montreal en el Canadá, en el que se comunicaba que los poseedores de Bonos Hipotecarios de dicha Compañía recibieron los informes de los ingenieros, por los cuales se pedía 600.000 dólares para la continuación de los trabajos de explotación de las minas, que, según el parecer de los técnicos constituían grandes depósitos y de mucho valor".[57]

La primera etapa de explotación del hierro en nuestro país nació y murió dentro del entorno del fracaso en la zona del Delta. Serían 30 años más tarde (1933) cuando otra empresa, también norteamericana, la Bethlehem Steel Company se posesionaría de los ricos depósitos de Upata iniciando una moderna era de apropiación foránea.

La explotación del oro, el cobre y el hierro en Venezuela, a pesar de contar con una materia prima de superior calidad, no fue fuente de beneficios para la nación. El desarrollo de la industria minera generó una serie de conflictos, litigios, quiebras, indemnizaciones, contrabando, etc., que sólo beneficiaron a los empresarios finalmente. A las cajas fuertes de los monopolios ingleses y norteamericanos fueron a parar los rendimientos por las inversiones directas realizadas en las minas. Estos hechos marcarían la pauta seguida en el desarrollo minero de épocas posteriores.

---

56. Juan Francisco Soltk. "El Hierro en Venezuela". *Boletín de la Cámara de Comercio* Nº 437, p. 12386.

57. Marco Aurelio Vila. *Ob. cit.*, p. 32.

El Acoso del Capital

EL TRUST DEL ASFALTO: INTERVENCIONISMO Y NEGOCIO

La explotación económica a que ha sido sometida Venezuela por los monopolios extranjeros permitió el asentamiento de empresas en los confines de nuestro escenario geográfico, es así como los emisarios empresariales violaron lo más profundo de nuestra geografía penetrando la apabullante selva en busca de oro, cobre o hierro; también lo hicieron en el caso del asfalto, poseyendo gigantescas zonas como la explotación del Lago de Guanoco u horadando las regiones casi impenetrables de la geografía zuliana. Nada pareció detener los tentáculos de estos corsarios asfalteros ante la posibilidad de obtener tan importante materia prima; de tal manera, que los inversores en esta industria enseñoreados por la necesidad del recurso, por una parte, y deslumbrados por las beneficiosas expectativas por otra, no vacilaron en provocarle al país toda clase de perturbaciones, molestias y conflictos que llegaron hasta adquirir dimensiones internacionales.

La activa participación de las empresas de asfalto las llevó a desafiar el poder estatal por lo cual Venezuela es humillada por la directa ingerencia de otros países en su soberanía y su autonomía judicial. Al país le tocó vivir los peores momentos de su historia; los litigios empresariales, las conspiraciones vergonzosas y por último el bloqueo y las reclamaciones son etapas de un solo proceso; *la desnacionalización* agresiva y violenta del país por intereses capitalistas foráneos.

Escaneado con CamScanner

El desarrollo de la explotación del asfalto tiene en Venezuela dos regiones, el *oriente* representado por el Lago de Guanoco que según E. Bernardo Núñez, era el lago más hermoso del mundo y, la región de Pedernales. La porción *occidental* se centraba en la mina conocida como Inciarte.

La concesión de la mina Inciarte fue otorgada por Cipriano Castro en 1900 a un Doctor Pedro Guzmán de Maracaibo, comprendía 300 hectáreas de tierra localizada en el Municipio de la Chiquinquirá, la concesión fue otorgada a perpetuidad. Posteriormente un norteamericano llamado George W. Crichfield actuando como agente empresarial compró a Guzmán la concesión en 1901 por 25.000,oo dólares. El negocio contemplaba la construcción de un ferrocarril para darle salida a la producción, Crichfield y sus asociados fundaron la United States and Venezuela Company bajo las leyes de New Jersey. Importantes garantías fueron acordadas en la contratación: *Primero:* Se exoneraba a la empresa de contribuciones o impuestos nacionales. *Segundo:* la exoneración de los impuestos contemplaba los derechos de importación sobre los materiales para la construcción de las minas y los ferrocarriles. *Tercero:* la construcción del ferrocarril debía comenzar seis meses después de aprobada la concesión y terminado en un año después de comenzado. *Cuarto:* La concesión del ferrocarril se otorgó por cincuenta años, al cabo de los cuales el material rodante y todas las pertenencias pasarían en buenas condiciones al gobierno de Venezuela. "Un cambio en las leyes de Venezuela de 1904 detuvo las operaciones de este holding y envolvió a la compañía en un prolongado litigio. Estas dificultades surgieron principalmente por el cambio en el sistema impositivo establecido y la interpretación que sobre esas leyes hacían los Oficiales aduanales. El artículo 12 de la concesión original señalaba que ninguna empresa, o el producto de las minas en explotación podría ser cargado con ninguna clase de impuestos nacionales o contribuciones, exceptuando impuestos sobre estampillas establecidos por el Ministerio de Educación y los derechos prescritos por las leyes relativas a las minas. El artículo 96 de la ley de minas de 1901 estableció un impuesto de 10 centavos por hectárea más un adicional de 10 centavos de recargo por cada hectárea explotada".[1]

1. John C. Rayburn. "United States Investments in Venezuelan Asphalt". *Inter American Economic Affairs.* Nº 1, 1953, p. 23.

El código de minas adoptado en 1904 afectó, según los empresarios, las finanzas de la compañía ya que los 10 centavos por hectárea fueron subidos a 40 centavos. Las 300 hectáreas de la mina Inciarte pagaban la miseria de 30 dólares. Se creó también un impuesto de 3% sobre el grueso del producto. Un decreto ejecutivo de junio de 1904 añadió un 80% por derechos de importación por tonelada, también fueron cargados con nuevos impuestos los productos importados para el ferrocarril o el laboreo de las minas. Después de estas medidas el gobierno preguntó a la empresa si estaba dispuesta a someterse a una nueva contratación. Crichfield alegó que esos tres actos del gobierno lesionaban sus intereses y paró sus operaciones el 20 de enero de 1905. Es bueno tener presente, ya que los hechos en la historia no son azarientos, la razón de ser de estos actos gubernamentales. Venezuela había sido un deudor crónico desde su nacimiento a la vida republicana y por añadidura, Venezuela, era un mal pagador. Los ingresos nacionales estaban muy lejos de corresponderse con la capacidad de pago permitida, por eso los esfuerzos para regularizar los servicios de la deuda resultaron inútiles. "A las deudas contraídas a través de los empréstitos contratados en el exterior hubo que añadirse el monto de las *reclamaciones extranjeras* presentadas por súbditos de naciones europeas y norteamericanos por cantidades no desdeñables, como indemnización por daños y perjuicios causados en sus personas y bienes con motivo de las innumerables *guerras y guerritas* venezolanas. La mayoría de esas reclamaciones estaban pendientes de los arreglos que fijaran sus verdaderas cuantías. . ."[2]

Ante este cuadro crítico era lógico que el gobierno recurriera a la única fuente de ingresos con que contaba el país que eran sus derechos de aduanas. Esto no podía pasar inadvertido para estos empresarios asfalteros quienes se sintieron lastimados apenas el gobierno decidió crear nuevos impuestos. Estos señores habían disfrutado ampliamente de todas las garantías permitidas y estaban habituados a la ganancia fácil, norma ésta de los monopolios empresariales, por lo tanto, en esa especie de río revuelto que fueron las reclamaciones extranjeras en Venezuela, no podían permanecer indiferentes estos empresarios, que consideraban al gobierno hostil porque había osado aumentarles los impuestos, to-

2. Manuel Rodríguez Campos. *Venezuela 1902: La crisis fiscal y el bloqueo*, p. 159. (versión mimeografiada).

Escaneado con CamScanner

do ello a pesar, de que en el país matriz de la compañía se pagaban y se pagaban los impuestos sin mayores miramientos.

Durante los últimos seis meses de 1902, la compañía exportó 3.355 toneladas de asfalto y esperaba embarcar 2.000 toneladas mensualmente".[3] Para el momento de la paralización de las actividades de la empresa esta tenía lista para embarcar 4.000 toneladas de asfalto que fueron autorizadas para su embarque en el entendido que los empresarios suscribirían una nueva contratación posteriormente. En el puerto de Maracaibo se le requirió el pago de los impuestos establecidos que alcanzaban a "1.075 bolívares de impuesto por hectárea y 75.514 bolívares de impuesto de exportación"[4] Este hecho generó una nueva ola de litigios que terminó con la intervención del Gobierno de los Estados Unidos, los astutos empresarios reclamaban por concepto de "daños" 1.500.000 dólares. Una comisión formada por William W. Russell enviado de los Estados Unidos y el General Juan Pietri, Ministro de Relaciones Exteriores actuando como representante del Gobierno venezolano, redujeron las aspiraciones de la compañía a 475.000 dólares, es decir, una tercera parte de las aspiraciones originales; la suma sería pagada en ocho años a razón de 59.375 dólares por año, el arreglo contempló que todos los títulos y derechos de la mina pasarían a manos de la nación.

Cuando Castro donó la concesión al Sr. Guzmán y éste la vendió al Sr. Crichfield estos actos no fueron aprobados por el Congreso, en el Libro Amarillo de 1907 en relación a este hecho se apunta lo siguiente ". . .sobre la reclamación de Crichfield, el gobierno considera que no habiendo aprobado el Congreso de la República el contrato en que funda el Sr. Crichfield sus pretensiones, aprobación que era para la fecha de dicho contrato un requisito constitucional, indispensable para su validez, carece de todo fundamento la reclamación, si bien toda controversia sobre el particular debe someterse única y exclusivamente a los tribunales de Venezuela, de conformidad con sus leyes. No obstante, el gobierno, deseoso de conciliar de un modo amistoso las pretensiones del Sr. Crichfield sobre exoneraciones de ciertos derechos y facilidades para la explotación de su mina formuló un proyecto de arreglo con el representante de Crichfield, que ha quedado sin efecto por abandono voluntario de la parte interesada".[5]

En 1910 la mina Inciarte fue reabierta, la Zulia Asphalt Company, subsidiaria de la Caribbean Cool Company, otro consorcio americano, fue la última de las empresas que se organizaron a fin de explotar el asfalto. El surgimiento de la industria petrolera sustituyó las necesidades de obtener directamente este producto.

El desarrollo de la producción de asfalto en la *región oriental* de Venezuela fue localizada en el antiguo Estado Bermúdez, concretamente en el Lago de asfalto de Guanoco[6] Guzmán Blanco otorgó en 1883 una amplia concesión al norteamericano Horacio Hamilton para explotar dicho lago, la concesión fue más allá de la sola explotación de asfalto y se extendió a la explotación de los productos naturales de los bosques, Hamilton se comprometió a pagar la irrisoria suma de Bs. 2 por cada 999-1/2 kg de asfalto exportado, se especificó un pequeño impuesto de explotación sobre la madera, siguió siendo práctica, como en todas las concesiones otorgadas en la época la exoneración de los impuestos de importación sobre las herramientas y maquinarias. Por el 2º artículo adicional se comprometió el concesionario a canalizar uno o más ríos del Estado, comenzando por Caño Colorado y Guarapiche hasta Maturín y se le concedió el monopolio exclusivo de navegar por los ríos canalizados. La duración de la concesión sería de 25 años y Hamilton se comprometía a iniciar la explotación a los 6 meses prorrogables por 6 meses más.[7] Por una pequeña suma en efectivo y muchas acciones el Sr. Hamilton tras-

3. Veloz Goiticoa. *Venezuela*, p. 239.

4. John C. Rayburn. *Ob. cit.*, p. 24.

5. *Libro Amarillo*, 1907, p. XXVI.

6. Existió en Pedernales una empresa Pedernales Company, Compañía Alemana que explotó la zona por sólo 10 años, esta empresa de poca significación en 1903 planteó una reclamación por 47.901 dólares y les fue reconocido 8.414. En 1898, empresarios norteamericanos a través de un Sr. Pingree habían tratado de comprar la empresa a objeto de consolidar el trust.

7. El texto original de la contratación se encuentran el O.E. Thuerber. *Origen de Capital norteamericano en Venezuela*, pp. 112 y s. Esta obra es de especial significación en esta problemática ya que el autor es un entendido en las cuestiones asfalteras. Este norteamericano fue funcionario de The Trinidad Asphalt Company de la New Trinidad Labre Asphalt Company Limited y The Barber Asphalt Paring Company. Para 1907; fecha de la publicación su obra trabajaba en The A.L. Barber Asphalt Company compradora de los embarques de la New York and Bermúdez Company.

Escaneado con CamScanner

pasó la concesión en 1885 a la New York and Bermúdez Company empresa esta establecida de acuerdo con las leyes del Estado de Nueva York. Para 1891 ya se empezaron a enviar los primeros embarques del producto, es bueno señalar que la calidad del producto era tan famoso, como la Pitch Lake de Trinidad según información suministrada por Dalton.

A partir de 1893 se inician negociaciones con la Trinidad Asphalt Company y esta empresa compró todos los bonos y acciones de la New York and Bermúdez Co., con esto se da inicio a un laberíntico traspaso de compañías que sucesivamente cambiaban de nombre hasta llegar a 1903 en que se *reorganizó el trust* bajo el nombre de General Asphalt Company que monopolizó la explotación del asfalto de Trinidad y Venezuela. "El asfalto importado por los Estados Unidos en 1901 de Venezuela alcanzó a 18.605 toneladas largas contra 11.579 toneladas en 1900 siendo un aumento de 7.026 toneladas o un 60 por ciento. La importación total de Trinidad y Venezuela en 1901 alcanzó a 134.189 toneladas, contra 105.266 toneladas en 1900".[8] El asfalto exportado en 1908 alcanzó a 37.588 toneladas métricas".[9] En el año fiscal 1909-1910 se exportaron más de 32.000 toneladas."[10] Dichas exportaciones iban hacia los mercados norteamericanos. La conformación del trust del asfalto es un buen ejemplo de funciones empresariales con miras a lograr un poderoso monopolio capaz de controlar la fuente de la materia prima, la producción y por último la comercialización.

La New York and Bermúdez Company monopolizaba la producción de asfalto del Estado Bermúdez que abarcaba gran parte de lo que constituye el oriente venezolano. Enseñoreada con esta enorme posesión inicia un agresivo litigio contra Charles M. Warner y P.R. Quinlan de Siracusa, quienes habían comprado un contrato por sólo 40.000 dólares a unos venezolanos a objeto de explotar la mina "La Felicidad" que al decir de los propietarios de la Bermúdez estaba en su jurisdicción. "Sería inútil consignar los detalles del litigio, o las intrigas, marchas y contra marchas de Warner y Quinlan para asegurarse el dominio de este sector del depósito de asfalto de la Bermúdez; así como los esfuerzos del trust del asfalto para retener la posesión del mismo. Ambas partes derrocharon el dinero a manos llenas y recurrieron a toda clase de artificios y triquiñuelas para lograr sus objetivos. Posiblemente a la curia venezolana jamás se le había presentado antes un árbol cargado de tan suculentos frutos".[11] Fue de tal magnitud la influencia ejercida por los empresarios de la Bermúdez sobre los funcionarios de la corte, que esta, terminó fallando en su favor en 1904. El gobierno venezolano alegaba que en el contrato otorgado a la Bermúdez, no se había establecido la condición de monopolio del asfalto y se añadía que la mina "La Felicidad" se encontraba suficientemente alejada de los predios de la concesión Hamilton, lo mismo ocurrió con una mina llamada "Venezuela", que envuelta en el mismo asunto, también le fue asignada a sus aspirantes explotadores. Lo cierto del caso es que existió un sentimiento mayoritario en contra de las pretensiones de la New York and Bermúdez Company. "Resulta imposible afirmar cuál fue realmente la actitud de Castro durante el litigio acerca de la "Felicidad" o si demostró algún interés particular en él, pero cuando el caso subió finalmente a la Alta Corte Federal en Caracas para resolver sobre los principales puntos en disputa, después de un largo y voluminoso proceso, los diez jueces que integraban la corte dictaron por unanimidad, el 28 de enero de 1904, un veredicto favorable a la New York and Bermúdez Company".[12] Este veredicto consagró *la exclusividad* de esta empresa para explotar el asfalto del Estado Bermúdez legitimando la dominación *monopólica* de la misma.

Unos meses después de iniciado el conflicto por la mina "La Felicidad" y no habiendo logrado la New York and Bermúdez

8. Veloz Goiticoa. *Ob. cit.*, p. 239.

9. Leonard Dalton. *Ob. cit.*, p. 224. "La New York and Bermúdez Company trató (y logró) perfeccionar la concesión Hamilton: que se extendió 99 años, en vez de 25. Siempre, debemos reconocerlo, hubo el pudor de no pretender completar el siglo. Nunca mil kilos sólo 999 y medio. Nunca cien años, sólo 99. Simón Alberto Consalvi, "El afortunado Mr. Hamilton", *El Nacional*, 16-9-83. p. D.2.

10. *Ibídem*, p. 184. Las Calles de Chicago y Washington fueron asfaltadas con asfalto de Guanoco.

11. O.E. Thurber. *Ob. cit.*, pp. 22-23. El Departamento de Estado se siente desconcertado: ¿A favor de quién actuar si todos eran norteamericanos? . . Ambrose H. Carner. Gerente General de la empresa escribe a New York pidiendo 400.000 dólares para sobornar al Presidente de la República. "They are after money" diagnosticaba el camaleónico Carner y añade: "Es sólo cuestión de dinero y con dinero podemos lograr toda la justicia que queramos". Simón A. Consalvi. *Ob. cit.*, p. D.2.

12. *Ibídem*, p. 23.

Escaneado con CamScanner

Co., que el Estado norteamericano interviniera en el asunto, concibió la oportuna y útil idea de *derrotar* al General Cipriano Castro. "El plan si tenía buen éxito hubiera sido de incalculables beneficios para el trust, puesto que no sólo ayudaría a resolver el litigio contra Warner y Quinlan en el caso de "La Felicidad" (el cual seguía entonces su curso en los tribunales de Venezuela) sino que daría al trust una influencia tan poderosa en los asuntos oficiales, habiendo quedado a su entera disposición muchas otras oportunidades para realizar enormes ganancias derivadas de contratos públicos y del desarrollo de los recursos naturales del país. El hecho de que el trust disfrutaba de una valiosa concesión otorgada por el gobierno venezolano y que cualquier intentona en contra de éste último constituía un acto de traición, no preocupaba en absoluto a los funcionarios de trust. El triunfo del movimiento ya bastaría para justificarlo todo, y evidentemente se consideraba de lo jugoso de la presa bien valía la pena de correr el riesgo."[13]

Es así como ésta y otras empresas extranjeras estimulan y financian la tristemente célebre Revolución Libertadora que inaugura un nuevo estilo en las guerrillas caudillescas tradicionales de la Venezuela ruralizada del siglo XIX. La característica original de la mal llamada Revolución Libertadora, que de libertadora no tenía nada, sería la ingerencia internacional mediante los intrusos entes empresariales financieros. Los intereses monopolistas comprarían desde ahora sus caudillos; y por tratarse en este caso del novel capitalismo financiero, nadie más apropiado para dirigirla que el perfumado banquero Manuel Antonio Matos. "El Jefe del movimiento —un señor Matos típico exponente de la llamada alta clase social, tan huérfana de ideales como de escrúpulos— entabló eficaces relaciones con los directores de la Compañía. Uno de ellos, el propio gerente lo acompañó a Europa, en las gestiones de adquisición del vapor Ban Righ que luego fuera usado para el transporte de material bélico a costas venezolanas. Matos recibió dinero en abundancia del trust de Filadelfia, y sólo el montante de dos giros a su favor alcanzó a la suma de ciento treinta mil dólares. Fueron cargados en los libros de la Compañía a una partida de monto revelador: *Government Relations* (relaciones con

13. *Ibidem*, p. 26.

los gobiernos)."[14] Mientras se conformaban los hilos de la conspiración el Sr. Matos realiza toda clase de contactos y relaciones en el extranjero, el libro de Thurber es un buen documento sobre estas andanzas. El banquero Matos es el representante *armado* de esa burguesía parasitaria. Hasta la Revolución Libertadora esta clase social parasitaba al Estado a través del caudillo de turno, pero la crisis fiscal del momento, así como los arrestos nacionalistas de Castro, presagiaba peligrosas expectativas, ante esto, nada más oportuno en consecuencia que buscar protección bajo la acogida suministrada por poderosos monopolios. "En los cuadros de comando de la Revolución Libertadora figuran Domingo Monagas, Luciano Mendoza, Gregorio Segundo Riera, Nicolás Rolando, Juan Pablo Peñaloza, Amabile Solaigne, Francisco Batalla, Pedro Horacio, Alejandro Ducharne, Zoilo Vidal, Loreto Lima, Lorenzo Vidal, Crespo Torres, Hernández Ron, Grafe Calatrava, Antonio Fernández, José Manuel Peñaloza entre muchos otros, todos cuantos habían representado el poder militar y político del país a partir de 1870. Liberales Guzmancistas y Liberales Crespistas, así como conservadores del Mocho que dos años antes anarquizándose entre sí y creyendo sacar cada quien el mejor partido, habían facilitado la marcha victoriosa y el triunfo final de Cipriano Castro."[15] Es decir, comerciantes, banqueros, terratenientes latifundistas y hasta uno de los miembros del gabinete ministerial de Castro, el General Ramón Guerra titular de la cartera de guerra.

En 1902 estalló la "Revolución" y el pueblo y la juventud descontentos acudieron en busca de armas suministradas en el pirata vapor llamado Ban Righ sin saber su vergonzoso origen. El movimiento fue tomando cuerpo y las tropas rebeldes invadieron la casi totalidad del territorio nacional, avanzó desde oriente, continuó por los llanos guariqueños y las zonas del centro, hasta el comienzo de la derrota en La Victoria. "En La Victoria se libra la batalla decisiva de esa guerra que la Santa Alianza hace a Cipriano Castro. La Santa Alianza sí. Capital monopolista del exterior, latifundio moribundo y burguesía parasitaria. Catorce mil hombres reúnen los caudillos para lanzarlos contra las tropas del gobierno que apenas llegan a seis mil. En La Victoria vuelve a orillarse en estrangulamientos de angustia la historia del país. Los

14. Rómulo Betancourt. *Venezuela, Política y Petróleo*, p. 27.

15. *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores*. Año I, Nº 4, enero-febrero 1960, p. 3.

Escaneado con CamScanner

dos ejércitos resumen, como si fuesen una radiografía las fuerzas sociales que allí se enfrentan".[16] La aventura terminó en julio de 1903, le costó al país más de 12.000 muertos y grandes erogaciones en sus finanzas que afectó severamente la economía.

La batalla librada en La Victoria en octubre de 1902 fue un encuentro de gran importancia en la vida venezolana ya que da inicio a la derrota de la Revolución. Ni siquiera el bloqueo germano-británico que se realizó en diciembre, vale decir, *sólo dos meses después*, oxigenó la vergonzosa aventura. "Cabe notar que, por primera vez en la lucha armada en Venezuela, se estuvo usando un armamento moderno, por primera vez se pudo experimentar el poder mortífero de un invento inglés, la ametralladora, que multiplica, prácticamente al infinito los disparos individuales del fusil tradicional. Por primera vez se utilizó la red de ferrocarriles de la república para el transporte de tropas y de pertrechos."[17] El cable francés en Caracas y las estaciones del país facilitan las comunicaciones a los insurrectos. En otras palabras gracias a la "modernización" del país producto de los inversores, Venezuela toma el sendero de la *guerra moderna*; poco loable por cierto fue la utilización dada a estos elementos de progreso.

Aprovechando el estado de anarquía reinante, y aun cuando no estaba controlado el movimiento de Matos, las potencias europeas concretamente Inglaterra y Alemania, iniciaron el inefable bloqueo contra Venezuela. La Revolución de Matos, y el bloqueo por el pago de las deudas de las costas venezolanas, formaban parte de la estrategia capitalista para asfixiar al país con la complicidad de varias empresas extranjeras y la obsecuencia de sus agentes nacionales. "La Revolución, contaba con el apoyo de la Orinoco que puso sus barcos a la disposición; contaba con el partidarismo del cable francés que se negaba o retardaba los mensajes del gobierno y que en muchas oportunidades los entregaba al comando revolucionario: tenía el franco apoyo de los alemanes del gran ferrocarril de Venezuela que ponían toda clase de obstáculos al gobierno para transportar las tropas y que protegían la actividad de los revolucionarios a través de sus rutas; contaba con la Bolsa de la New York and Bermúdez Company y con las francas simpatías del gobierno inglés de Trinidad".[18] Había que añadir el apoyo suministrado por las casas comerciales exportadoras e importadoras extranjeras, que monopolizaban las exportaciones de café y cacao. "Los trust y los consorcios unificaron los cinco continentes moviendo para ello, según los casos a los agentes comerciales o los ejércitos y flotas que castigaban a cañonazos la indocilidad de los nativos. La economía mundial comenzó a funcionar, en esos tiempos, desde cuatro centros victoriosos. París, Berlín, Londres y New York se constituyeron en gerentes de los intereses capitalistas y el albaceas forzosos de los pueblos vencidos".[19]

El cobro compulsivo de las deudas que crecían por la acumulación de los intereses provocó la invasión de las costas. "...*para doblegar la altivez* venezolana, la de un país indefenso desde el punto de vista militar y en estado de auténtica quiebra fiscal, básicamente por causa de los empréstitos onerosos que aquellas mismas potencias le habían otorgado en condiciones leoninas y de las crisis económicas sufridas por ellos, cuyos mayores efectos eran transferidos a los países dependientes".[20] La emergencia del país, producto de la crisis interna, culminó en cierta medida con el bloqueo del 9 de diciembre de 1902 por las potencias colonialistas europeas, marinos ingleses y alemanes apresaron las naves venezolanas, seis navíos de la flota venezolana fueron capturados en La Guaira y remolcados fuera del puerto, tres de ellos serían torpedeados y hundidos. Como ya decíamos, el detonante del madurado conflicto se originó por los reclamos hechos por Alemania y Gran Bretaña por el pago de las deudas contraídas por Venezuela y por los reclamos por los presuntos daños ocurridos a los súbditos de esos países, inferidos y padecidos por el ejército venezolano durante las guerras. Toda clase de personas y de empresas se aprovecharon de la acción de fuerza para recordar olvidadas cuentas, e incluso hasta prescritas, y que el país jamás había desconocido. Los Tribunales del país conocían del asunto, pero mal podían nuestras leyes concederle privilegio a los extranjeros quienes reivindicaban una especie de *extraterritorialidad* prepotente e insultante con la soberanía judicial del país. Así imponen condiciones inaceptables con latiguillo de ultimatum.

16. Domingo Alberto Rangel. *Los Andinos*. . . p. 122.
17. "Crónica de la Revolución Libertadora". *El Nacional*, 3-9-83. Cuerpo C, p. 27.
18. Ramón J. Velásquez. *La Caída del Liberalismo Amarillo*, pp. 278-279.
19. Domingo Alberto Rangel. *Los Andinos*. . . pp. 136-137.
20. Manuel Rodríguez Campos. *Ob. cit.*, p. 253.

Escaneado con CamScanner

La ingerencia de los Estados Unidos en este asunto está fuera de toda duda. "Ya a finales de noviembre de 1902, desde New York, César Zumeta le escribe al Presidente Castro. El escritor y periodista venezolano ha sabido de muy buena fuente que el gobierno de Washington ha dirigido una nota idéntica a los gobiernos de Alemania e Inglaterra, declarando que no se opondrá en modo alguno a la adopción por parte de esas potencias de medidas *usuales* para obligar a Venezuela a cumplir los compromisos que tiene contraídos con empresas alemanas y británicas. Para Zumeta esa actitud norteamericana era la culminación de la intriga que las empresas del Ferrocarril Central de Venezuela, del de La Guaira y del Puerto Cabello junto con el corrompido grupo de especuladores franceses (Brocheton, Delort, etc.) y las gestiones del Disconto de Berlín, [lease krup] habían venido realizando en Europa en favor de la Revolución Libertadora".[21] El visto bueno de los norteamericanos facilita la acción del 9 de diciembre y promociona la figura del Ministro norteamericano Bowen quien venía siendo el *agente providencial* de los intereses extranjeros y, como insólita paradoja, asume a representación del asediado país. H.L. Boulton, Nicomedes Zuloaga, E. Montauban, Carlos Santana y otros tantos agentes "nacionales" del imperialismo, intervienen ante Castro, mediante una carta, a favor de tan peculiar nombramiento. No tenemos como tarea el estudio del bloqueo de diciembre de 1902 a febrero de 1903, pero no podemos dejar de hacer referencia a la Doctrina Monroe por las invocaciones que de ella se hizo. El presidente norteamericano James Monroe en 1823 comunicó una serie de principios que rechazan la ingerencia europea en América y que sería una especie de advertencia para estas potencias. Es por esto que dichas potencias exigen, antes del bloqueo, el asentimiento de Roosevelt, de esta manera el postulado "América para los Americanos" retoma su plena vigencia. Castro pensó por momentos que EE.UU., asumirían la defensa de Venezuela. El surgimiento de Bowen se explica para buscar la fórmula de arbitraje a fin de evitar males peores, pero, de cuya intervención, nada bueno se podía esperar, es por eso que mientras se espera el consentimiento de las naciones europeas sobre el nombramiento de este señor como negociador, el Canciller López Baralt le dice a Bowen. "Si las circunstancias del momento a cuyo paso únicamente cede, obligan (a la nación) a tamaño sacrificio, no quiere ello decir que su imposición equivalga al menor menoscabo de los fueros jurisdiccionales de la República. Una cosa es lo que se admite bajo la presión de la fuerza, en un momento determinado, a título excepcional y bajo solemne protesta, y otro lo que vincula en sí la vida inmutable y permanente de los intereses nacionales".[22]

21. Ramón J. Velásquez. *Ob. cit.*, p. 293. En esta obra aparece un completo estudio sobre el asunto que tratamos. Lo mismo podemos decir de las obras de Domingo Alberto Rangel, Manuel Rodríguez Campos, Enrique Bernardo Núñez.

Entretanto Italia, anuncia su adhesión a los bloqueadores y se repite el acoso a Puerto Cabello. El día 20 de diciembre se declara oficialmente el bloqueo. Desde La Guaira hasta las bocas del Orinoco, le correspondió a los ingleses. El occidente quedó bajo la vigilancia de los Germanos. Los Británicos siempre habían codiciado las bocas del Orinoco, y los alemanes procuran convertir a Margarita en una base germana en el Caribe, y la isla se convierte en apetitoso botín. Rufino Blanco Fombona desde Amsterdam el 21 de diciembre le informa al Gobierno de Venezuela: "La prensa del país está vendida a Matos. Yo cuento muchos amigos entre estos periodistas pero no se puede hacer mucho, a causa de su parcialidad por la Revolución. Se insinúa en la prensa que Venezuela cederá Margarita a los Yanquis, en pago de su ayuda. Venezuela no puede, ni debe ceder su territorio. Cuanto a la ayuda de los Yanquis es ridícula. Ellos se han limitado a defender, muy cobardemente, su interés, su Doctrina de Monroe. ¿Qué Alemania u otro país puede ocupar a Margarita? Bien. Pero, será por la fuerza. No creo que haya Gobierno Venezolano que ceda, venda o negocie el territorio nacional".[23] El número de los países reclamantes aumenta con la adición de Francia, Holanda, Bélgica, México y España; Venezuela termina por aceptar las propuestas de arbitraje cuya culminación será la firma de los protocolos que levantan el bloqueo. La vía del arreglo hacía efectiva la ley del más fuerte una vez más, pero deslinda las fronteras del imperialismo europeo y norteamericano e impone respetabilidad al gran capital, al reparto del mundo y sus mercados.

La opinión pública latinoamericana y algunos gobiernos manifestaron su más enérgico repudio, circularon documentos ener-

22. *Ibídem*, p. 301.

23. *Ibídem*, p. 303.

Escaneado con CamScanner

vados por tan nauseabunda acción; esto dio pie para que el eminente Jurista y Canciller Argentino Drago formulará la Doctrina que lleva su nombre y que condenaba el cobro compulsivo de deudas internacionales y la ingerencia europea en América.

La fórmula de arbitramiento finalmente aceptada, desembocó en la firma de los Protocolos que normarían los lineamientos de la controversia. Estos llamados *Protocolos de Washington* establecen una división entre deudas contraídas antes del Gobierno de Castro y los relativos ejercicios anteriores, Inglaterra que reclama Bs. 718.815,67 se le entrega Bs. 137.500 lo mismo recibirían Alemania e Italia, el resto sería abonado en cuatro partes. Se le garantiza este pago con las entradas del 30% de las aduanas de La Guaira y Puerto Cabello que serían administrados por *funcionarios belgas*. Se firmaron tres grupos de protocolos: con las naciones bloqueadoras, con los reclamantes no agresores, y con los agresores que remitieron la interpretación protocolar al Tribunal Internacional de La Haya. La cuantificación de la deuda resultó de una diferencia abismal, entre las deudas verdaderas y las reconocidas. "Algunas reclamaciones que habían sido aceptadas por el Gobierno Venezolano y sobre las cuales existían veredictos finales emitidos por autoridades competentes perdieron la condición de cosa juzgada y volvieron a ser interpuestas por los montos irracionales originalmente planteados".[24] El monto de algunas reclamaciones fue asignada a comisiones mixtas. El atropello que sufrió Venezuela con la firma de los Protocolos de febrero de 1903, determinó que definitivamente los norteamericanos ya no *soltarían su presa*, su intervención con motivo de las deudas sería de mucha mayor trascendencia.

Suspendido el bloqueo, el Presidente Castro tomó la ofensiva y decidió terminar con las aspiraciones de Matos. Al terminar la Revolución Libertadora, Castro le pasó la factura a sus financiadores. Un norteamericano empleado de la New York and Bermúdez Company, suministró toda la información sobre la complicidad de la empresa. El Gobierno exigió una indemnización de 25 millones de bolívares. "La complicidad del trust del asfalto en la rebelión de Matos se halla fuera de toda duda. Tanto antiguos como actuales funcionarios del mismo han reconocido

24. Manuel Rodríguez Campos. *Ob. cit.*, p. 396.

la verdad de esta imputación en testimonios jurados que se presentaron en los Estados Unidos, ante los comisionados competentes, durante el verano y el otoño de 1905. Esto se hizo de conformidad con las suplicatorias expedidas por los tribunales venezolanos, en la acción judicial abierta contra la New York and Bermúdez Company por el Procurador General de Venezuela a fin de obtener indemnización por los daños inferidos al gobierno durante la rebelión de Matos."[25]

Por otra parte la Compañía no había cumplido con el contrato, en la canalización de los ríos Caño Colorado y Guarapiche y el Gobierno pidió la rescisión del contrato Hamilton y la reparación por los daños causados por este incumplimiento,[26] como indemnización por dichos daños, se obligó a pagar a la empresa la cantidad de bolívares 1.500.000. Señala Thurber que la empresa asfaltera en espera de lograr una oportuna intervención compulsiva del Gobierno norteamericano a su favor, retardó el juicio con toda clase de medidas dilatorias. Simultáneamente a este proceso el trust desarrolló toda una intensa y malidicente campaña de prensa. En 1904 Thurber afirma sobre el particular. "Pocas veces se ha llevado a cabo, con tanto descaro y premeditación, una campaña similar para engañar a la prensa y ponerle una venda en los ojos al pueblo de Estados Unidos. Resulta imposible reproducir en este opúsculo todas las falsedades y erróneas aserciones que se publicaron al efecto. . ."[27] Un año después el representante de Venezuela en Washington escribe a Castro en el mismo sentido así: "La campaña emprendida por el 'Herald' de New York continúa tan vigorosa como siempre contra todo cuanto se relacione con Venezuela. Esta es indudablemente obra del trust de asfalto, cuya influencia poderosa se deja sentir haciendo atmósfera de sensación para levantar la opinión pública contra el País. . ."[28]

25. O.E. Thurber. *Ob. cit.*, p. 26.

26. Un resumen de las sentencias de la acción judicial producidas en este juicio se encuentran en O.E. Thurber. *Ob. cit.*, p. 66 y s.

27. *Ibidem*, p. 72.

28. Carta de Augusto T. Pulido a Cipriano Castro 6-1-1905. Arch. H. de M. Nº 41-42, marzo a julio 1966. Año VII, p. 93.

Escaneado con CamScanner

El Procurador General ordenó la medida de secuestro mientras duraba el juicio y se nombró un depositario que se encargaría de las propiedades de la Compañía, al efecto se nombró a Mr. A.H. Carner quien había sido Director Gerente de la empresa. La empresa apeló en alzada ante la Corte Federal que ratificó en todas sus partes el fallo dictado en Primera Instancia. Tanto fue el asedio del trust ante el Gobierno norteamericano, que éste finalmente acudió á las peticiones de auxilio con el lenguaje típico del gendarme; para el momento este país vivía una de las peores etapas intervencionistas y humillantes en la historia política de América Latina. La inescrupulosa defensa del trust es asumida por el ya "famoso" Sr. Bowen Ministro de los Estados Unidos en Caracas quien había tenido la representación de Venezuela durante el bloqueo, este Sr. supo aplicar consecuentemente las recetas de moda impuestas por Teodoro Roosevelt, con lo cual se lleva a la esfera diplomática lo que había sido un asunto interno de los tribunales venezolanos. El tal Bowen suministra las peores informaciones sobre el asunto hasta llegar a proponer, "que si el Gobierno venezolano no le devuelve *su* lago a la empresa, aconsejaba el embargo de las aduanas de La Guaira y Puerto Cabello"; amenaza, chantaje y agresión desenfrenada envuelve el asunto. El Gobierno venezolano defendía sus principios soberanos y legítimos. Estas acciones irreprochables desde el punto de vista de las normas del derecho internacional tuvo como corolario el sometimiento de la disputa a un arbitraje. La desesperación del Ministro Bowen sobrepasó todos los límites de la cordura, así informa a su gobierno. "Todas las legaciones europeas, especialmente Gran Bretaña, están disgustadas con el Gobierno de Venezuela"... "Presidente Castro ha llegado a un punto donde sólo cederá a la fuerza. Todos mis colegas aquí están de acuerdo en que nunca desde que se halla en el poder, la situación ha sido peor."[29] De Washington partió para Venezuela un comisionado de la Casa Blanca encargado de realizar un informe sobre el empastelado asunto, dicho informe a pesar de no haber sido publicado, fue des-

29. Enrique Bernardo Núñez. *El Hombre de la Levita Gris*. p. 135. Bowen urgía a la Casa Blanca para que pusiera en ejecución el Plan Parker. Lo había elaborado el agregado militar de la Legación de los Estados Unidos en Caracas. Era simple y expeditivo: Desembarco de los Infantes de Marina, Captura de Castro, ocupación de las aduanas, establecimiento de un gobierno provisional *made in U.S.A.* Rómulo Betancourt. *Ob. cit.*, p. 31.

favorable a las aspiraciones del trust, esto explica la proposición de arbitraje con la finalidad de arreglar todos los asuntos pendientes con los *Estados Unidos y otras naciones con Venezuela*. La querella asfaltera coloca al país en el primer plano de la política internacional y una orquestada tribu de acreedores se suman al conflicto contra el empobrecido país. La proposición de arbitraje obedece al plan de Bowen que fue más allá del asunto del asfalto e involucró a otras naciones. Estados Unidos actúan complacientemente como árbitro internacional. El protocolo antes mencionado, aceptado para zanjar las diferencias asfalteras, resultó redactado en Washington y más tarde se supo que había sido obra de un abogado de la propia Compañía. Este documento sólo contempló el reintegro simplemente de la New York and Bermúdez Company de "su lago". El protocolo resultó ofensivo para el país.

A partir de 1904 se intercambian una serie de notas diplomáticas que manifiestan contradicciones entre Hay y Root y Loomis. Para el momento, la Compañía había sido ya condenada al pago de 24.178.137,47 bolívares. El Gobierno de Venezuela se negó a aceptar un hecho que estaba fuera de la competencia de los tribunales venezolanos, abundante correspondencia sobre esta controversia puede verse en el libro citado de Enrique Bernardo Núñez. Como asunto curioso, los Estados Unidos a pesar de su obsecuencia con todo el equipo de reclamantes no puso en práctica los tradicionales "cruceros" en el litoral de Venezuela. La explicación al asunto hay que buscarla en la utilización de una metodología más sutil y más beneficiosa; se trataba de buscar *un nuevo personaje* Juan Vicente Gómez, igualmente ambicioso, pero sin las inclinaciones de nacionalismo grandilocuente de Castro, la bancarrota económica del país así lo imponían, para defender, no sólo lo reclamado, sino para asegurar de una vez por todas las beneficiosas expectativas de nuevas inversiones monopólicas; así Juan Vicente Gómez terminó pagando 475.000 dólares en 1909 a la injuriosa Compañía del asfalto. "Una suma que probablemente excedía todo el beneficio que Venezuela había recibido por la explotación del asfalto"[30] El impuesto gendarme daba así demostraciones de agradecimiento a sus sostenedores.

30. Fred J. Rippy. "The Venezuelan Claims Settlements of 1903-05". *Inter American Economic Affairs* Nº 4, 1954, p. 75.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 29

RECLAMACIONES EXTRANJERAS DE 1902 CONTRA VENEZUELA

SUMAS RECLAMADAS Y SUMAS RECONOCIDAS POR LAS COMISIONES MIXTAS

Naciones	Suma reclamada	Suma reconocida	Diferencias
Estados Unidos . .	Bs. 81.410.952,29	2.269.543,63–	79.141.408,66
Gran Bretaña . . .	Bs. 14.743.572,89	9.401.267,86 –	5.342.305,03
Italia.	Bs. 39.844.259,09	2.975.906,27 –	36.868.352,82
Francia	Bs. 17.891.613,54	2.667.079,51 –	15.224.534,03
Alemania	Bs. 7.376.685,78	2.091.906,50 –	5.284.779,28
México	Bs. 2.944.380,48	2.577.328,10 –	367.068,38
Suecia y Noruega.	Bs. 1.047.701,35	174.359,08 –	873.342,27
Bélgica	Bs. 14.921.805,11	10.898.643,86 –	4.023.161,25
España	Bs. 5.307.627,54	1.974.818,41 –	3.332.809,13
Holanda.	Bs. 1.069.552,31	544.301,47 –	525.250,84
Totales	Bs.186.558.150,38	35.575.154,69 –	150.982.995,69

FUENTE: *Libro Amarillo* de 1904, p. IX, *Libro Amarillo* 1905, p. VII.
Citado por Manuel Rodríguez Campos. *Op. cit.*, p. 418.

Desde junio de 1903 se habían instalado ya en Caracas las diferentes Comisiones Mixtas, pautadas en los protocolos, el producto de estas Comisiones es el cuadro anterior que pone de manifiesto una *grandísima* diferencia entre las sumas reconocidas y las reclamadas, ". . .diferencia que es aún mayor, si se tiene en cuenta que el total de las adjudicaciones quedaron comprendidas las cantidades que Venezuela debía a varias naciones por derechos de tránsito de su correspondencia y que no habían sido satisfechos en razón del estado excepcional de nuestra hacienda en los años últimos". . . "el sólo examen de los guarismos viene a ser una nueva confirmación de cuanto hasta la fecha ha venido diciéndose acerca del doloso proceder de algunos extranjeros, por quienes el expediente de las reclamaciones es considerado como vía segura y fácil que conduce al bienestar y a las riquezas".[31]

31. Ministerio de Relaciones Exteriores. *Exposición ante el Congreso Nacional*, 1904, pp. IX-X.

La obtención de beneficios fáciles por parte de los empresarios e individuos extranjeros estimuló que se destapara esa especie de "Caja de Pandora" que fueron las reclamaciones extranjeras, en donde se dieron la mano los más insólitos especímenes vertebrados por la rapiña. Fredy Rippy ha dividido las reclamaciones en dos grupos: aquellas que pertenecen a las empresas comprometidas en los servicios públicos y, las empresas dedicadas a la explotación de los recursos naturales, resultando las primeras en abrumadora mayoría; las copiamos a continuación para suministrar una idea de las diferentes actividades económicas monopolizadas que existían en el país, aunque el mismo Rippy señala que las tablas son *incompletas* porque en algunos casos era difícil delimitar las actividades de las empresas, así como la cuantía de los daños. "Algunas reclamaciones alemanas por ejemplo, estaban conectadas con un matadero en Caracas y operaciones de transporte en barcos entre el Lago de Maracaibo y el río Catatumbo; una Compañía francesa organizó la explotación de productos forestales en el Orinoco y en la región era propietaria de barcos y un engranaje ferrocarrilero; un francés llamado Antoine Fabiani propietario de barcos que operaban en el Lago de Maracaibo, era un mal contribuyente y cometió un desfalco con un pariente venezolano (Roncayolo) en la construcción del ferrocarril La Ceiba; un belga Norberto Paquet tenía una reclamación conectada con la instalación de un sistema de alcantarillas en las afueras de Caracas; y un exiliado siciliano, Fortunato Corvaía, declaró que él había instalado el telégrafo en todo el territorio de Venezuela".[32]

32. Fred Rippy. *Ob. cit.*, pp. 72-73. El servicio de telégrafo fue precisamente uno de los pocos servicios que siempre estuvo en manos nacionales.

Escaneado con CamScanner

Cuadro Nº 30
RECLAMACIONES MAYORES PRESENTADAS POR LAS EMPRESAS DE SERVICIOS PUBLICOS EN VENEZUELA 1903
(Dólares)

Nombre	Nacionalidad	Suma reclamada	Suma reconocida
F. Caracas y La Guaira	Inglesa	49.111	49.111
F. Pto. Cabello y Valencia	Inglesa	1.605.814	1.170.562
F. Bolívar	Inglesa	371.555	245.841
Tajamar de La Guaira	Inglesa	39.784	39.784
Venezuela Telephone and Electric A.Co.	Inglesa	20.200	14.645
F. Coro La Vela	Norteamericana	65.101	61.105
Compañía Electricidad Americana	Norteamericana	516.148	2.000
Compañía Eléctrica Internacional Tomson Houston	Norteamericana	9.601	---
Electricidad de La Guaira	Norteamericana	1.563.920	2.660
Orinoco Steamship	Norteamericana	1.457.601	28.224
Cable Francés	Norteamericana	298.064	---
Mercado de Caracas	Norteamericana	739.760	75.745
Acueducto Ciudad Bolívar	Norteamericana	345.769	3.000
Co. Electricidad Maracaibo	Norteamericana	52.000	---
Co. Electricidad Pto. Cabello	Norteamericana	16.832	---
Acueducto Maracaibo	Norteamericana	11.152	---
F. Caracas-Petare	Norteamericana	182.832	---
Red D. Steamship Line (Boulton-Bliss-Dalat)	Norteamericana	57.132	27.644
Fábrica de Hielo	Norteamericana	115.746	29.364
Concesión de Dragado del Río Tocuyo	Norteamericana	31.429	5.376
Co. Mejoramiento Vial de Caracas	Norteamericana	144.141	70.083
Gran Ferrocarril de Venezuela	Alemana	186.237	148.716
Co. Transporte y Almacenamiento	Alemana	45.384	13.585
French Rys of Venezuela	Francés	5.696.600	97.575
Jules Brun Subsidiaria del Ferrocarril anterior	Francés	100.000	20.000
Tranvías de Carúpano	Francés	730.080	70.000
Acueducto La Guaira	Francés	66.683	45.743
F. Guanta Barcelona	Italiano	1.814.993	88.590
Acueducto de Caracas	Belga	2.628.542	2.113.040
TOTAL	$	18.962.211	4.422.303

FUENTE: Fred Rippy. "The Venezuelan Claims Settlement of 1903-05". *Inter American Economic Affairs* Nº 4, 1954, p. 73. La denominación social de las empresas ha sido traducida en algunos casos.

La mayoría de las empresas reclamantes en el sector de servicios públicos fueron norteamericanas, y las empresas que exigían mayores compensaciones fueron las empresas ferrocarrileras, posiblemente por la garantía del 7% que otorgaba el Estado venezolano a los inversores en esta actividad. Rippy no menciona en su interesante tabla la Compañía Francesa de Cables Telegráficos, empresa ésta que participó activamente impidiendo las comunicaciones del gobierno en la revolución de Matos, los avatares de este asunto serán tratados en su oportunidad, basta por ahora con señalar que el problema asumió proyección internacional cuando fue expulsado un tal M. Brun, gerente de la empresa, quien consideró el reclamo formal del gobierno por su complicidad "como un atentado contra la libertad de industria" y el otro expulsado fue Oliver Taigny Encargado de Negocios de Francia en Venezuela.

Cuadro Nº 31
RECLAMACIONES MAYORES REPRESENTADAS POR LAS EMPRESAS COMPROMETIDAS EN LA EXPLOTACION DE RECURSOS NATURALES 1903-1905
(Dólares)

Nombre	Nacionalidad	Suma reclamada	Suma reconocida
Stevenson bienes raíces	Inglesa	137.198	45.172
Hacienda Santa Clara	Inglesa	37.961	11.933
Minas de Cobre de Aroa	Inglesa	1.591	305
General Asphalt	Inglesa	1.212	1.081
Orinoco Corporation (Hierro-Prod. Forestales)	Norteamericana	1.383.200	26.620
Manoa (hierro y productos forestales)	Norteamericana	5.200.000	---
J.B. Mannot (Colector de Balatá)	Norteamericana	877.428	4.692
George Turnbull (hierro productos forestales)	Norteamericana	1.383.200	---
Kunhardt and Co. (plantación de azúcar)	Norteamericana	71.472	13.947
Comp. de Cemento y Yeso	Alemana	116.590	73.569
Comp. Hamburgo Venezolana (plantaciones de café)	Alemana	96.786	6.019
Plantación Mariara	Alemana	13.783	603
Sulphur Co. (Carúpano)	Alemana	118.620	1.831
Orinoco Asphalt Co. (Pedernales)	Alemana	47.901	8.414
Hugo Valentier (Hacienda café)	Alemana	4.231	333
General Orinoco Co.	Francesa	1.123.220	481.713
Orinoco Asphalt Co.	Francesa	35.216	---
Orinoco Rubber Co.	Francesa	873	720
Hermanos Poggioli	Italiana	683.845	106.912
TOTAL	$	11.334.226	783.864

FUENTE: La misma del cuadro anterior.

Escaneado con CamScanner

A pesar de que Rippy señala sólo las empresas que realizaron reclamaciones mayores es lógico pensar que la lista completa debió ser muy grande si tomamos en cuenta que cualquier extranjero que sufrió daños, por pequeño que éste fuera, se sintió con derecho a pedir una recompensa, aquí se nos asoman unas preguntas: ¿Si fueron tantos los padecimientos de los extranjeros en el país?, ¿Por qué permanecían establecidos aquí? ¿No se sabía acaso en el exterior que el país estuvo sometido a continuos enfrentamientos armados en el siglo pasado? ¿Para qué arriesgar inversiones en un país con tamaño despelote? ¿No sería acaso que los beneficios de la inversión eran muy superiores a los riesgos? Sin duda los monopolios tenían bien cubiertas sus espaldas cuando podían hacer gruñir a los imperialistas países de origen, para efectuar hasta las reclamaciones más nimias, contra un país que les había abierto sus puertas y cedido concesiones en las mejores condiciones permitidas en el mundo. El caso de más injusto *atenazamiento* lo planteó la Compañía de W. Crichfield que operaba con un asfalto del Zulia y que sometió al país a un prolongado litigio (a pesar de su ilegal establecimiento) porque el Estado Venezolano se atrevió a aumentarle los impuestos. El caso se puede resumir así: Si el país no pagaba había reclamaciones, y si se aumentaban los impuestos como única manera de incrementar los ingresos para poder pagar, también había reclamaciones y conflictos. Es así como la asfixia del país, y no otra cosa, ha sido el gran "aporte" de los monopolios.

El cuadro antes señalado demuestra la participación de los alemanes en el negocio de la agricultura. Los germanos poseían en el occidente del país casas comerciales y llegaron a ser también propietarios de haciendas de café ". . .cinco de esas firmas, que dominaban el comercio del café en el occidente de Venezuela y el noreste de Colombia —Van Dissel and Company, Beckman and Company, Beckman and Company, Steinvorth and Compay, Faber and Company, y Brewer, Moller and Company—, presentaron reclamaciones por $ 522.562, principalmente por daños sufridos por la confiscación de sus animales de carga y la interrupción del tráfico, fueron recompensados solamente con $ 35.471."[33] Las casas comerciales ". . .se han hecho dueñas de las principales fincas de la región: para procurarse este resultado apenas bastaron en algunos casos seis u ocho años de suministros que son avances a anticipos de recursos a cuenta de la cosecha".[34] Es decir, que los hacendados germanos, en este caso, que habían comprado sus haciendas con tan fabulosas oportunidades producto del monopolio comercial se permitieron reclamar *unidos* porque "su tráfico se llegó a suspender por la confiscación de los animales de carga". Las Casas Comerciales Alemanas, así como los propietarios del Gran Ferrocarril Alemán con los Señores Krup adelante, fueron los que se ocuparon de agenciar ante el Gobierno Alemán el infortunado bloqueo. El afán de lucro de estos señores los impulsó a exigir, una indemnización suculenta por la confiscación de unos tristes animales de carga. Es conveniente recordar que fueron las casas comerciales extranjeras las responsables de los primeros establecimientos monopólicos en el país y a quienes se les debió mucho de sus males. "Suerte de pulpos económicos tienen tentáculos bancarios y comerciales. Adelantan dinero, a intereses del 20% anual, pignoraron cosechas, acaparan la producción criolla exportable y venden en el país los productos de la industria extranjera. Esas casas acentuaron la evolución adversa de los términos de intercambio, en el interior del país, entre productos agrícolas de exportación y mercancías industriales de exportación. Utilizando su situación monopolista fijaban para el café y el cacao precios que distaban del nivel de las cotizaciones internacionales. El producto criollo no tenía más remedio, por falta de demanda que sucumbir resignadamente".[35] Así también, resignadamente, el gobierno venezolano tuvo que entregar 35.471 dólares por una reclamación que llegó a alcanzar los 522.562 dólares.

Hubo reclamaciones individuales de curiosísima procedencia como la del Sr. A.F. Jaurett por 25.000 dólares. Este individuo había sido expulsado del país por haber atentado contra el orden público y siguiendo todos procedimientos acordes con el derecho internacional. Jaurett, (desertor Francés) se hacía pasar por ciudadano norteamericano, publicaba el periódico "Venezuela Herald" y fue corresponsal de la Associated Press en Caracas, actuaba como agente de prensa del trust del asfalto. "Su lenguaje llegó a ser tan ofensivo a causa de sus difamaciones contra Castro y

33. *Ibidem*, p. 75.

34. Delfín A. Aguilera. *Venezuela 1900*, p. 222.

35. Domingo A. Rangel. *El Proceso al. . .* pp. 87-88.

Escaneado con CamScanner

el Gobierno y los Tribunales Venezolanos; y fueron especialmente de tanta gravedad los falsos y alarmantes despachos que enviaba a los periódicos de Europa y los Estados Unidos a objeto de ocasionar serios perjuicios a los intereses venezolanos, que se le declaró persona no grata y fue expulsado del país".[36] A Jaurett se le había seguido juicio por estafa en otros países latinoamericanos. El Gobierno de los Estados Unidos protestó airadamente la justificada expulsión por parte de Venezuela y reclamó indemnización por los bienes de tan singular individuo. El Gobierno Venezolano rechazó los argumentos del Secretario de Estado y no admitió la indemnización. Junto a esta reclamación se hizo sentir también por parte del Gobierno norteamericano la *protección prestada* a los monopolios del hierro Manoa Company Limited, Orinoco Company Limited y Orinoco Corporation, a la Orinoco Steamship Company, que exigía el reconocimiento de su monopolio del transporte a vapor, y por supuesto a los monopolios asfalteros. New York and Bermúdez Company y la United States and Venezuela Company de la mina Inciarte.

A manera de conclusión se puede decir que las naciones imperiales sometieron al país a los más humillantes protocolos por una parte, pero, por otra, los extranjeros residentes se aprovecharon, no solamente de la crisis fiscal endémica en el país, sino también del desorden y el descontento. "Se toman en todo lo más que pueden y en definitiva preparan con cautela el desarrollo del plan de conquista que cada uno lleva en su magín, acordes en que aquí no se puede trabajar honradamente, cada cual obra en consecuencia según sus medios, contratos, chanchullos con los gobernantes, compinchajes con los revolucionarios, especulaciones mercantiles de plebe moralidad". . . "y reclamaciones fraudulentas, importación clandestina de moneda ilegal, espionaje político, [contrabando], he aquí lo que compensa con creces la falta de garantías. . .".[37]

En términos generales se puede afirmar que el traspaso de la tutela del imperialismo europeo al imperialismo norteamericano se consolidó en los conflictos de los primeros años de este siglo en nuestro país, donde se miden las viejas influencias y los

36. O.E. Thurber. *Ob. cit.*, p. 169.

37. Delfín Aguilera. *Ob. cit.*, p. 69.

noveles aspirantes. La doctrina Monroe y el garrote rooseveltiano dieron origen al llamado "Corolario Roosevelt" de la Doctrina Monroe (1904-1905) que sirvió de fundamento para consolidar el nuevo poder dominador. Los norteamericanos serían los únicos con "patente de corso" para dirimir los problemas de acreedores y deudores así fueran éstos europeos. Es el nuevo gendarme al servicio de los monopolios, y la emergente policía neocolonial, que demostraría posteriormente, su obsecuente sentido de dominación en Latinoamérica mediante la agresión y la desnacionalización. La patria de Bolívar que luchó por la liberación europea, fue también escenario histórico e indignante víctima de los poderes monopólicos imperiales en esta época, viviendo en carne propia la transición hacia un nuevo y prepotente dominador. Humillante y singular papel le tocó vivir a Venezuela ante el glorioso final wagneriano de norteamérica.

CARNAVAL DE CONCESIONES Y LA APROPIACION DEL PETROLEO

La irrupción del petróleo en la historia económica de Venezuela expresa la transformación de un país de economía agraria dependiente a una economía casi exclusivamente petrolera que consagró la desnacionalización iniciada desde que el país se convirtió en receptáculo de las inversiones extranjeras. Paralelamente a este fenómeno se va operando el ascenso de los Estados Unidos y el desplazamiento de la hegemonía impuesta por Inglaterra, este fenómeno se consolida después de la Primera Guerra Mundial. Nos ocupamos en las páginas siguientes sólo del período de la *apropiación petrolera británica* ya que el desarrollo y madurez posterior de la industria queda fuera de los límites de la periodificación propuesta.

La Primera Empresa que se fundó en el país a objeto de explotar y comercializar el petróleo en 1878, fue la famosa Compañía Petrolía del Táchira en una concesión otorgada a Manuel Antonio Pulido, tenía una superficie de 100 hectáreas y estaba situada a 10 km de Rubio. Como hecho peculiar, en la historia de la desnacionalización que padeció el país, esta empresa se formó con un capital exclusivamente nacional de Bs. 122.512. "El esfuerzo venezolano para perforar en busca de petróleo (no necesitó exploración porque el mineral salía a la superficie y de allí

Escaneado con CamScanner

el nombre de "La Alquitrana" con que se conoció el sitio), extraerlo, refinarlo y distribuirlo, fue único en nuestra historia y relativamente nuevo en el mundo. Para los decenios 80 y 90 del siglo pasado, la industria del petróleo apenas tenía 20 años de existencia en los Estados Unidos e intentaba aparecer en otras partes del mundo. El solo transporte del taladro de percusión y de la refinería (o más bien del alambique) que se usaron, requirió voluntad y esfuerzo titánicos, dignos de la más sincera admiración. Pero más plausible aún es la tenacidad con que los hombres de Petrolía mantuvieron, durante muchos decenios, y distribuyeron localmente una producción elemental. Si hay algo afirmativo en Venezuela es ese esfuerzo colectivo".[38] La concesión caducó en 1934, su modesta producción suministró kerosene a numerosos poblados andinos pero mal podía esta empresa competir con los pulpos que aparecerían posteriormente.

"Hasta el siglo XX, el petróleo careció de importancia económica para Venezuela. Se otorgaron otras pequeñas concesiones pero todas ellas caducaron. Hasta 1893 no se mencionó expresamente el "petróleo" en las leyes mineras. El asfalto tenía mucha más importancia en el siglo XIX, y ya en 1854 se otorgó una concesión para explotarlo".[39] La concesión otorgada a Horacio Hamilton en 1883 traspasada luego a la New York and Bermúdez Company, cuyas andanzas ya conocimos, fue la primera concesión de asfalto que se explotó en Venezuela.

La política de otorgamiento de concesiones en el país, a diferencia de otras naciones, se regía por el principio de que el Estado Venezolano es propietario del subsuelo. "Hasta su independencia de España, Venezuela se regía en materia de suelo, por la ordenanza de minas para la nueva España mandada a aplicar por Real Orden de Carlos III en 1784. En estas Ordenanzas se decía que las minas eran propiedad de la Corona y que el Rey sólo podía dar permiso para sacar el mineral. Con la independencia las propiedades de la Corona pasaron a ser propiedad de la nación Venezolana y según el decreto del Libertador en 1829, sólo el Gobierno puede conceder las minas en propiedad y posesión a los ciudadanos que las pidan pero bajo las condiciones expresadas en las Leyes y Ordenanzas de minas. Este decreto es ratificado por el Congreso de Venezuela del 29 de abril de 1832 y desde entonces, el subsuelo y los hidrocarburos contenidos en él son propiedad de la nación".[40]

Al terminar la guerra Federal se traspasó a los Estados la administración de las minas.[41] Pero en 1883, y en la medida que se centraliza el Estado Venezolano, un Decreto Orgánico de Minas confiere sólo al Gobierno Central el otorgamiento de concesiones. Así el 8-3-1883 se concede una concesión a Roberto García para refinar petróleo. Otras concesiones fueron otorgadas en 1884, Sixto Sánchez en Guárico y José Andrade en el Estado Zulia y Cristóforo Dacovich en Zulia, Manuel Hernández en Paraguaná y Luis Felipe Marcucci. Estas concesiones aunque no llegaron a nada, son las primeras concesiones petroleras.

La verdadera era del petróleo en Venezuela comenzó bajo el régimen de Castro. El Congreso Venezolano el 18 de abril de 1904 sancionó el primer código de minas del siglo XX. En el artículo I clasifica las minas y dice: "También se consideran minas, el asfalto, el betún, la brea, y demás sustancias similares"[42] es decir, se separan los *hidrocarburos* del resto de los minerales. Se impuso un gravamen de Bs. 4 por tonelada exportada y un mínimo del 25% del producto líquido de la explotación de di-

38. Manuel Egaña. *Ob. cit.*, p. 100. En Estados Unidos el auge de la Industria comienza en 1865. "Casi al mismo tiempo que los Estados Unidos, Rusia inicia su carrera como país petrolero y en 1863 obtenía ya 6.000 toneladas de petróleo, ocupando así el segundo lugar en producción. En el año 1875 los Estados Unidos producían el 90 por ciento del total mundial". Pedro Esteban Mejía. *La Industria del Petróleo en Venezuela*, p. 22.

39. Edwin Lienwen. *Petróleo en Venezuela*, p. 25. En 1865 se le otorgó al norteamericano Camilo Ferrand el privilegio de "taladrar sacar y explotar petróleo o nafta o bajo cualquier denominación que se conozca el aceite que exista en la tierra". En 1866 la Legislatura de Cumaná le otorgó una concesión a Manuel Olavarría por 20 años. Ese mismo año la Asamblea Legislativa del Estado Trujillo otorgó una concesión a Pascual Casanova por 20 años. Estas concesiones caducaron sin llegar a explotarse.

40. Amelia Guardia Sierralta. *Evolución del Régimen Legal de las Concesiones Petroleras*, p. 1.

41. Ver Capítulo La Fiebre del Oro, p. 79 y s.

42. En atención al citado Código, Castro, otorga ese mismo año concesiones a Andrés Espíria en la Zona de Perijá y Maracaibo en el Estado Zulia, abarcando una superficie de 1.200 hectáreas a Andrés Valbuena y Federico Bohórquez también en la misma región. Ambas se dan para explotar asfalto y por un período de 25 años. El impuesto se fijó en 25% de regalía. Amelia Guardia. *Ob. cit.*, p. 15.

Escaneado con CamScanner

chas minas.[43] Mediante esta ley se ratificó el principio de que el Presidente podía suministrar concesiones sin el consentimiento del Congreso. "Bajo las condiciones de esta ley que le otorgaba tan amplios poderes, Castro dio comienzo al carnaval de concesiones, que alcanzó su cenit de locura durante el gobierno de Gómez cuando la distribución de esas concesiones se convirtió en un reparto entre los favoritos sin consideración del interés nacional, pues no se negociaron las condiciones ni la participación con miras a obtener para el país un mayor provecho de su riqueza, convirtiéndose así en un negocio privado del cual la Nación apenas obtenía un insignificante beneficio".[44]

El origen de ese *carnaval de concesiones petroleras* hay que buscarlo en la forma alegre e irreflexiva en que se otorgaron los contratos, como ya se señaló, pero hay que tener presente el vertiginoso desarrollo ocurrido en el proceso de industrialización de los centros capitalistas que afectó notablemente el campo de las comunicaciones y que estimuló a su vez las necesidades energéticas. "Hacia el final del siglo comenzaron a producirse cambios en la industria mundial del petróleo. El motor de combustión interna inventado poco antes, originó una enorme demanda de productos refinados".[45] "El viejo imperio del carbón en las fábricas iba a recibir un rudo golpe con ese motor mucho más flexible, económico y rendidor que las consagradas máquinas. En el mar, las calderas del carbón sufrirían, a su turno, el asalto de nuevos y poderosísimos motores".[46] El automóvil, el avión y los mismos centros industriales entronizan al petróleo y sus derivados. "El Rey Petróleo" como lo llamaría Domingo Alberto Rangel, entraría de lleno a ser en la historia el agente de la guerra, de las desnacionalizaciones y de todo género de intrigas

43. En base a esta resolución fue otorgada el 6 de diciembre de 1905 una concesión a Eduardo Echenagucia García en todo el Estado Zulia para explotar petróleo por un lapso de 50 años. Los derechos caducaron por no comenzar los trabajos de explotación. *Ibídem*, p. 16. De haber podido asegurar el contrato –dice Arcila Farías– este concesionario había tenido en sus manos las fuentes petroleras de más de dos terceras partes de toda la producción venezolana, y se había convertido en una especie de amo, al estilo Oriental de Venezuela. *Venezuela Independiente*, p. 377. Un contrato similar se otorgó en el Delta del Orinoco.

44. *Ibídem*.

45. Edwin Lienwen. *Ob. cit.*, p. 27.

46. Domingo A. Rangel. *El Proceso. . .* pp. 119-120.

políticas y de ruinosas depradaciones. Así Venezuela, como reservorio de tan importante majestad, padecería, entrado el siglo, los atropellos de los monopolios succionadores del producto. De tal manera que el desarrollo de la historia económica contemporánea del país es la historia de la apropiación indebida de su petróleo. El ciclo de los traspasos de las concesiones otorgadas, en principio a venezolanos, se inicia en 1907, cuando Castro otorgó inmensas concesiones a sus amigos personales. De las seis concesiones otorgadas "Cinco de ellas abarcaban distritos enteros en los Estados Zulia, Falcón, Yaracuy y Carabobo; el otro toda la isla de Cubagua. Sólo una de las concesiones fue otorgada expresamente para petróleo; dos se referían exclusivamente a asfalto, y las otras tres el petróleo se mencionaba en cuarto lugar entre las sustancias bituminosas que podrían extraerse. Estaba claro que estas concesiones eran principalmente para asfalto".[47] Este hecho hizo presumir al autor citado que Castro desconocía las potencialidades petroleras del país. Los venezolanos privilegiados con tan importantes concesiones, antes de preocuparse por la explotación del producto les resultó más fácil la vía del traspaso a los consorcios extranjeros, inicialmente británico-holandeses; éstos serían en lo adelante, los ductores de la política petrolera del país, apolítica esta que compartirían posteriormente con sus rivales norteamericanos.

En enero de 1907 se le concedió a Andrés J. Vigas los derechos para explotar en el Dtto. Colón del Estado Zulia 2 millones de hectáreas. Vigas traspasó esta concesión en 1913 a una subsidiaria de la Royal Dutch Shell llamada Colón Development Company. En febrero del mismo año se le cedió a Antonio Aranguren una concesión para explotar asfalto de un millón de hectáreas en el Dtto. Bolívar del Estado Zulia, tenía una duración de 50 años y se obligaría a pagar Bs. 2 por cada hectárea anual que minan sus minas; en 1912 el Sr. Aranguren obtuvo el derecho de explotar petróleo y un año después también fue transferida a una empresa inglesa la Venezuela Oil Concesión filial de la Royal Dutch Shell. El tercer favorecido en este festín fue F. Jiménez Arraiz en julio del mismo año cuya concesión tenía medio millón de hectáreas en los Dttos. Acosta y Zamora del Estado Falcón y en Dtto. Silva del Estado Lara, La North Venezuela Petroleum

47. Edwin Lienwen. *Ob. cit.*, p. 30.

Escaneado con CamScanner

Company, también de origen inglés, en 1920 recibiría esta concesión. Otra superficie de medio millón de hectáreas para explotar petróleo o asfalto las recibió Bernabé Planas en el Dtto. Chivacoa del Estado Falcón quien las traspasó a la British Controlled Oilfields empresa al parecer era controlada por el Gobierno británico. La quinta y sexta de las concesiones quedaron sin efecto por caducidad. Estas contrataciones fueron muy similares, el concesionario se comprometía a iniciar la explotación en cuatro años, aunque mediante el pago de una meta de Bs. 2.500 se podía obtener una prórroga de 4 años más y no podían ser traspasados a compañías nacionales o extranjeras. A pesar de que Castro otorgó más de 4 millones de hectáreas en concesiones a venezolanos todas pasaron después de su derrocamiento a manos de empresas inglesas o anglo-holandesas. Castro no logró atraer el interés de los capitalistas extranjeros, vale la pena recordar el litigio para expropiar la New York and Bermúdez Company y las reclamaciones de United States and Venezuela Company por la mina Inciarte en el Zulia, así como algunas reclamaciones extranjeras todavía pendientes de solución, los extranjeros encontraban además mejores condiciones en México con la dictadura de Porfirio Díaz. No es obra del azar en consecuencia que Gómez, con apoyo efectivo de los Estados Unidos, asuma el poder en 1908; con él desaparecería la desconfianza que podían albergar los inversores e extranjeros para probar suerte en el país con esta novel industria. Gómez amplía con largueza el régimen de concesiones y la situación cambiaría para Venezuela, el país ganaría el aval de Estados Unidos e Inglaterra y Gómez ganaría el merecido título de siervo de los imperialismos, título éste que compartía con otros gobernantes venezolanos de épocas posteriores. "Los cuatro contratos de 1907 constituyen el primer intento de establecer una base legal para la explotación de materiales no metálicos. Un período limitado de explotación, un impuesto sobre la superficie, otro sobre la explotación, la extensión de derechos de importación y el señalamiento del fuero venezolano se convirtieron en características permanentes del derecho petrolero de Venezuela".[48]

El advenimiento de Gómez y su política de entrega a los monopolios se inaugura con el contrato celebrado en 1909 con John

48. *Ibidem*, pp. 32-33.

Allen Tegrelles representante de la Venezuela Development Company Limited. Pone en práctica Gómez el Código de Minas de 1909 que consagraba la norma de exonerar de derechos arancelarios a los concesionarios de hidrocarburos las célebres concesiones de 1907 otorgadas por Castro reivindicarían los beneficios del nuevo Código. La concesión Tegrelles abarca 27 millones de hectáreas, en doce de los 20 Estados que conforman el país, es decir, los Estados Táchira, Mérida, Zulia, Lara, Falcón, Carabobo, Yaracuy, Anzoátegui, Sucre, Monagas, Nueva Esparta, Delta Amacuro. Quedaron fuera de esta concesión la península de Paria, el Municipio Pedernales y las islas del Territorio Federal Delta Amacuro y el Dtto. Benítez (en el Estado Sucre). Pasando el término de las exploraciones o sea 24 meses el gobierno otorgaría al contratista la explotación por 30 años mediante el pago de Bs. 1 anual por hectárea, en vez de dos, pagaría 5% de *royalty*, en vez de 25%, tenía derecho a expropiación de los terrenos para sus instalaciones y se eximía de los derechos de importación sobre la maquinaria. "Así vendía Gómez al país, y lo vendía a bajo precio, aunque no al primero que quisiera: trataba de entregarlo a la más poderosa nación de entonces, la Gran Bretaña. Pero la empresa fracasó en su intento de localizar los yacimientos petrolíferos; el contrato quedó sin efecto dos años después [1912]. Sin embargo, lo que hubiera podido ser una fortuna para la nación, se convirtió en una desgracia mayor, pues inmediatamente se le transfirió a la General Asphalt por intermedio de su abogado venezolano Max Valladares".[49] Este personaje en 1910 recibió de Gómez el contrato que le asignaba para la exploración y explotación de aquellas zonas que quedaron fuera del contrato Tegrelles. Una vez más se topó la nación con otro siniestro testaferro de los monopolios y otra vez apareció el fantasma puntual del trust del asfalto. Tan sólo habían pasado cuatro días y ya el testaferro asfaltero cedió el contrato a la inefable New York and Bermúdez Company filial de la General Asphalt en las mejores condiciones, ya que el royalty fue reducido a sólo dos bolívares la tonelada, el tiempo de exploración fue ampliado a tres años y el de explotación a 47. En esta concesión se perforaría el primer pozo productor venezolano. "Esta concesión fue otorgada violándose expresas disposiciones legales. Bajo las normas de la Ley de Minas

49. Eduardo Arcila Farías. *Venezuela Independiente. Ob. cit.*, p. 379.

Escaneado con CamScanner

de 1910, vigentes para ese momento, la extensión máxima de lotes otorgables en exploración era de 800 hectáreas, y aquélla abarcaba 27 millones, dentro del perímetro de doce Estados de la República. Tierra de la nación y de particulares, baldíos y ejidos, todo lo explotable en el área de los doce Estados fue concedido en esa oportunidad, por acto ejecutivo que supera a cuanto pudo ocurrírsele a la imaginación más disparatada y antivenezolana".[50] "Los esfuerzos de Gómez para ganarse la confianza del capitalismo extranjero eran desesperados y su política de entrega parecía poco afortunada cuando un inesperado acontecimiento vino a cambiar su suerte; el gobierno de Porfirio Díaz fue derrocado en 1911 y comenzó para México una era de sangrientas revoluciones. Las empresas petroleras que operaban ahí seguras de su estabilidad que creían garantizadas por la dictadura porfirista, comenzaron a buscar un terreno más firme, y sus miradas se volvieron hacia Venezuela, donde un gobierno dictatorial estaba ahogando, hasta el último vestigio de libertad, al tiempo que ofrecía a los inversionistas extranjeros poner a su servicio todo su poder local y los tentaba con las más halagadoras ofertas".[51] La política seguida por Gómez en la entrega incondicional de las reservas petroleras, terminó por estimular el apetito de los monopolios y el país se convierte en escenario de las luchas interempresariales de los grandes trust petroleros, ya éstos pugnaban por el reparto del producto a niveles planetarios. "El monopolio de la Standard terminó cuando la Royal Dutch Oil Company, fundada en 1890, invadió los mercados extranjeros de aquélla. En 1907, el dinámico jefe de la Compañía Holandesa, Sir Henri Deterding, consiguió realizar la fusión con su principal competidor en Europa, la Shell Transport and Trading Company, de Inglaterra, formándose así el grupo Royal Dutch-Shell. Entre estas dos poderosas Compañías, Shell y Standard, se inició una rivalidad que se extendió por todo el mundo y continuó sin interrupción hasta 1929, para 1913 ninguna de las dos Compañías, aunque competían activamente en Rusia, México, los Estados Unidos y las Indias Orientales Holandesas, tenía intereses en Venezuela, pero la importancia de su rivalidad hacía inevitable que ésta se extendiera a dicho país".[52] Señala Rómulo Betancourt que el otorgamiento de la espléndida concesión Valladares a norteamericanos promovió la protesta de los competidores ingleses quienes posteriormente llegaron a solicitar la nulidad de las contrataciones, estos Señores fueron Erconswald Wolstan Hudge y Harry W. Schumaeber. Los Leones Británicos percibían la presencia de competidores nada desdeñables. Ellos habían mantenido durante casi un siglo la supremacía indiscutible en la economía del país, ellos habían conocido los apetitos de sus ex-colonos yanquis, todavía se sentían los cacareos de la Doctrina Monroe y su famoso Corolario Roosveltiano. La gran oportunidad de posesionarse de la fabulosa concesión de la General Asphalt se le presentó a los ingleses finalmente. "Durante 1912, el eminente geólogo norteamericano Ralph Arnold, y grupos de geólogos yankis e ingenieros venezolanos estuvieron ocupados en la exploración de la gran concesión, pero a fines de año la General Asphalt comprendió que sus recursos financieros no eran bastantes para tarea tan gigantesca. Después de fracasar en su intento de conseguir ayuda financiera en los Estados Unidos, se dirigió a la Shell, que en enero de 1913 adquirió el control de la Caribbean y continuó con sus operaciones".[53] La General Asphalt siguió percibiendo durante un tiempo una participación de los beneficios hasta que la Shell adquirió todas las acciones al final.

Mientras ocurrían en el Oriente del país las apropiaciones señaladas, los británicos también caen ávidamente sobre la riqueza petrolífera Zuliana y en 1914 la Compañía Inglesa Colón Development (Concesión Vigas) comenzó sus operaciones, otra empresa británica la Venezuelan Oil Concessions (Concesión Aranguren) comenzó la exploración en el Distrito Bolívar en la zona este del Lago. La British Controled Oilfields (Concesión Planas) explora el norte del Dtto. Buchivacoa en Falcón. Al oriente de Falcón la North Venezuelan Petroleum Company (Concesión Arraiz) explora y realiza perforaciones. Empezaron así a dar sus frutos las concesiones dadas por Castro en 1907, ahora adecuadas a la generosa ley de minas de 1910, el grupo de la Royal Dutch Shell ejerce su dominio efectivo sobre lo mejor del panorama petrolero venezolano. "Los descubrimientos de ricos yacimientos —especialmente los del Zulia— notician al mundo la

50. Rómulo Betancourt. *Ob. cit.*, p. 42.

51. Eduardo Arcila Farías. *Venezuela. . .* p. 379.

52. Edwin Lienwen. *Ob. cit.*, p. 27.

53. *Ibidem*, p. 38.

Escaneado con CamScanner

riqueza petrolera de Venezuela. Compañías con motes en Inglés o en Castellano con nombres yanquis o venezolanos caen ávidamente sobre el territorio del país. Gómez tiene para todos una importante porción del botín lucrativo. Las empresas petroleras legal o ilegalmente, en base a tráfico de influencia, el soborno y las gestiones del propio Gómez se enseñorean en Venezuela y desde entonces comienzan a decidir sobre nuestro destino".[54] De 1813 en adelante la Royal Dutch Shell arraigó de tal suerte tomando ventajosas posiciones que dejó de lado la presencia norteamericana, las concesiones de 1907 y traspasadas en 1913 bajo la dirección de la Shell, no sólo dan inicio a la explotación del petróleo en magnitudes mayores, sino que *inician el ciclo de dominación inglesa sobre esta industria.* Sería después de la primera guerra cuando los conquistadores petroleros norteamericanos harían su aparición. La Concesión Planas de 1907 asumida por la British Controlled Oilfield tiene la peculiaridad de ser una empresa estatal inglesa y es la única no controlada por la Shell. "El Almirantazgo Británico veía con ojos complacidos cómo el trust de Sir Henry asentaba sus sólidas plantas en tierra venezolana. Pero no se le escapaba la utilidad de tomar también, directamente, su parte de ese país subastado a tan bajo precio. La importancia estratégica de Venezuela, por su cercanía al Canal de Panamá, no podía pasar inadvertida a los expertos jefes de la Armada Británica. Y por eso lanzaron a la British Controlled Oilfield —Compañía que directamente controlaba la Corona— a conquistar ella también porciones del subsuelo petrolífero venezolano acaso con la recóndita intención de conjugar la estrategia económica con la militar".[55] Los empresarios extranjeros cuando ejecutan sus conquistas en suelo latinoamericano utilizaron y utilizan como costumbre el darles a sus empresas nombres criollos de regiones, indios o héroes incluso de personajes que han escrito la historia justamente por realizar heroicas luchas contra los imperialismos. El caso de esta firma británica es muy peculiar ya que en su afán de "popularizar" la empresa, asumió nombres como Antonio Díaz Oilfield Ltd; Aragua Exploration Company, Ltd; Bolívar Exploration Company, Ltd; Lara Exploration Company, Ltd; Pedernales Oilfield Ltd; Tucupita Oilfield Ltd;

54. Pedro Esteban Mejías. *Ob. cit.*, pp. 101-102.

55. Rómulo Betancourt. *Ob. cit.*, p. 47.

Central Area Exploration Co. Ltd; American British Co. La sola denominación de las regiones da idea de su diversificación geográfica. "De este modo adquirió tanta tierra cuanto pudo y a los pocos años de haber iniciado actividades dominaba sobre unas diez y ocho mil millas cuadradas, pagando apenas un bolívar por hectárea, a título de impuesto superficial y dos bolívares por cada tonelada métrica de petróleo bruto extraído".[56] Las compañías británicas o anglo-holandesas, poseían hacia el final de la Primera Guerra Mundial casi todas las concesiones de petróleo de Venezuela, disponían de más de 30 millones de hectáreas en concesiones que representaban el 33% aproximadamente de la superficie del país, pero la contienda pone en vigencia la importancia del producto no sólo en el dominio militar, lo que estaba fuera de toda duda, sino, del proceso integral de la industrialización. La inversión de capital, como consecuencia de lo voluminosa que resultaba la instalación de la industria petrolera, resultaron de unas magnitudes muy superiores a las otras inversiones llevadas a cabo anteriormente. Los costos operacionales exigían grandes inversiones que requerían a su vez mayores seguridades, este requisito estaba bien garantizado con las prebendas y la baja tributación, con lo que premiaba a los consorcios la infausta dictadura. "Y como es natural estas empresas se manejaron de modo que la mayor parte de los beneficios fueron canalizados hacia sus arcas. Mientras Gómez vivió, las regalías o royaltis que recibió la nación no excedieron del 30% y los impuestos de exploración y explotación fueron casi insignificantes. En cambio de esto las compañías disfrutaron toda clase de privilegios: exención de derechos de importación y de exportación; uso indiscriminado de los territorios nacionales y municipales donde hubiese yacimientos; fijación del régimen de salarios, ausencia de obligaciones asistenciales, de remuneraciones especiales, de conflictos de trabajo. Como al dictador le inquietaban las aglomeraciones obreras, las refinerías se instalaron fuera del país".[57] La economía del país continuaría así dominada por la ingerencia imperialista con toda la carga de vulnerabilidad que ello ha significado.

56. Salvador de la Plaza. "Economía Minera y Petrolera de Venezuela". *Perfiles de la Economía Venezolana*, pp. 55-56. Citado por Federico Brito Figueroa. *Historia Económico Social de Venezuela*, T. II, p. 372.

57. Ramón Díaz Sánchez. "Evolución Social de Venezuela". *Venezuela Independiente*, p. 338.

Escaneado con CamScanner

El país mansamente se fue entregando a los trusts petroleros. Como los norteamericanos para 1914 no habían manifestado mayor interés en el negocio, el Sr. Rafael Rincones representante de Venezuela en el Primer Congreso Panamericano en Washington tentaba la codicia de los yanquis con estas palabras. "Este es el tiempo en que el capital americano debe aprovechar la gratitud que se le presentará para el desarrollo industrial de los países latinoamericanos".[58] Los Estados Unidos poseían suficientes yacimientos dentro de su frontera y tenían yacimientos importantes en México y Rumanía, su producción petrolera satisfacía por lo tanto sus necesidades. "Pero la importancia vital del petróleo en la Primera Guerra Mundial y la agresiva política británica de la post-guerra produjeron un cambio. Cuando la demanda sin precedentes del petróleo estadounidense durante la guerra y después de ella, agotó los suministros domésticos y disminuyó las reservas, se temió una escasez. Y cundió aún más la alarma cuando se hizo evidente que los suministros extranjeros estaban siendo acaparados por Gran Bretaña".[59] La demanda de petróleo en consecuencia, atrajo al vigoroso imperialismo norteamericano hacia Venezuela quienes en muy pocos años se colocarían a la cabeza en las inversiones cuyo ascenso significó la exploración sistemática de todo el país y la evaluación de sus potencialidades. Se inicia el ciclo del petróleo con la preeminencia norteamericana dejando Venezuela su tradicional cacao colonial y su republicano café. La explotación sistemática del petróleo se inició en 1917 en adelante. El sometimiento económico adquiriría un nuevo y poderoso responsable, nuevos conquistadores buscadores acuciosos de combustible, aparecen por todas partes y el subsuelo se convierte en el receptáculo de la riqueza. ". . . mientras que sobre el suelo improductivo de un latifundio que se conserva intacto, una vasta población rural, 60%, permanece ajena al festín de la abundancia, y para demostrar que existe, envía contingentes de campesinos a los campos petroleros y a las ciudades centrales. Allí van formando un cerco de miseria donde aquella violencia dos veces frustrada acumula el combustible de nuevas erupciones, al tiempo que busca y exige organización y cauce".[60] "Con el pozo Zumaque [1914], perforado en las

58. Orlando Araujo. *Venezuela Violenta*, pp. 37-38.

59. Edwin Lienwen. *Ob. cit.*, p. 41.

60. Orlando Araujo. *Ob. cit.*, p. 40.

cercanías de Mene Grande, se abre para Venezuela una nueva etapa en la vida nacional. Atrás queda aquel imperialismo de las casas alemanas exportadoras de café [y la dependencia manufacturera británica]. El futuro del país se escribirá con petróleo. Ese líquido penetrará en todos nuestros poros y llegará a adueñarse de nuestro destino".[61]

61. Domingo A. Rangel. *El Rey Petróleo*, p. 9.

Escaneado con CamScanner

Los Tentáculos Financieros

SUBASTA BANCARIA Y RENTAS PUBLICAS

La vinculación íntima establecida por Venezuela desde su independencia con los centros financieros de Europa fue una constante en su historia, las necesidades de una pobre e incipiente economía fue generando unos complicados nexos financieros que fueron causa y efecto de la histórica dependencia fiscal que arrastró nuestro país cuando cayó en las redes internacionales del capitalismo. Durante la etapa librecambista del capitalismo, la dependencia financiera de Venezuela con relación a Inglaterra es casi absoluta, la Pérfida Albión, dueña de los mares, amplía su industria, comercio y finanzas a expensas de todos los pueblos del mundo. De la dominación inglesa en Latinoamérica emergieron una serie de mecanismos de financiamiento que lubricó la economía y que fue el complemento necesario para el ejercicio de la penetración. Con la inversión de capitales iniciada en 1830 se irán preparando las condiciones para las inversiones monopolistas posteriores. Esta inversión de capitales son el producto de las ganancias del capital como consecuencia del creciente desarrollo industrial inglés. La inversión se da por dos vías: la concesión de empréstitos a los gobiernos, estableciéndose así una permanente deuda financiera; y otra, el establecimiento de casas comerciales que se encargan de financiar las operaciones comerciales de importación y exportación de productos. Por ambas vías, la metrópoli inglesa se apropiaba del excedente fiscal y del excedente comercial privado.[1] A partir de 1870 el cuadro se

1. Lola Vetencourt. *El Imperio Británico en la Economía de Venezuela*, p. 71.

Escaneado con CamScanner

complica ya que por una parte los excedentes de capitales han crecido en sus magnitudes y, por otra parte, han surgido otros centros imperiales deseosos de entrar en el juego con la finalidad de ampliar sus oportunidades de ganancias, accionando, ya en una forma ya en otra, sus inversiones monopólicas. Venezuela a partir de 1870 inicia su desarrollo bancario nacional; pero al mismo tiempo se empiezan a sentir, de diferentes maneras, las presiones de la banca extranjera a objeto de asumir funciones rectoras en el crédito y las finanzas. Hubo una serie de interesantes proyectos que ponen de manifiesto la rebatiña o subasta a que se sometió al país para ejercer su ocupación posterior por la vía del control financiero. Bien enterados estaban los centros imperiales de las penurias económicas de Venezuela y sus necesidades de financiamiento. Así, unos gobernantes venales tientan los apetitos de los poderes financieros y su colosal masa de capitales, ofreciendo al país como un suculento manjar, con el solo antipatriótico propósito de recibir el plato de lentejas doblado en contraprestaciones pecuniarias. El país se convierte de pronto en una codiciada mercancía susceptible de ser comprada a bajo precio, al mismo tiempo que la masa de capitales excedentes encontrarían un aliviadero donde invertirse en las más extraordinarias condiciones. Gobernantes corruptos y corruptela imperialista se dan así la mano imaginando fórmulas de apropiación. De la reseña de estos *siniestros proyectos* nos ocuparemos en adelante.

A partir de 1870 se generaliza y acelera en los principales centros capitalistas del mundo el fenómeno de la concentración de la banca y su fusión con el capital industrial. Es de allí de donde derivó el monopolio y el poderoso capital financiero susceptible de invertir en cualquier parte. Mientras esto ocurría en Europa, EE.UU. y Japón, en Venezuela, se realizan intentos modestos de crear algunas organizaciones crediticias. El 9 de diciembre de 1870 se creó la *Compañía de Crédito* que habría de ser el germen de la banca moderna de Venezuela, su nacimiento fue apadrinado por Guzmán Blanco y su función sería administrar parte de las rentas públicas y facilitar al Gobierno créditos y anticipos. La Institución se formó con capital privado y público, este último era el suministrado por la recepción de la renta aduanera a excepción del 13% destinado a las reclamaciones extranjeras. "La

administración de este Instituto se confió a los jefes de las principales casas comerciales de Caracas, y se le autorizó para emitir billetes por un monto igual a los anticipos que cada mes hiciese a la Tesorería"... "Filiales de esa Compañía, todas de corta vida, se fundaron en los principales puertos del país (La Guaira, Maracaibo y Puerto Cabello) con el único fin de intervenir en la recaudación de la renta aduanera y en los pagos locales".[2] La Compañía de Crédito operó durante seis años y fue liquidada para darle paso al *primer Banco Caracas* que se fundó en 1876, este banco absorbe las funciones de la Compañía de Crédito. "El gobierno se obligaba a entregar a partir del 1º de agosto de dicho año, el producto íntegro de la renta aduanera, tanto marítima como terrestre, y en cambio, el banco abría un crédito en cuenta corriente de Bs. 1.200.000"... "El banco emitió billetes en Venezolanos pero más adelante los sustituyó por valores en bolívares, cuando en 1879 el bolívar fue declarado unidad monetaria de Venezuela".[3] Este banco duró sólo un año y fue sustituido por otro del mismo nombre fundado en 1877; fueron sus promotores los Señores: José y Marcos Santana, Juan y Teodoro Rohll, Domingo y Ramón Eraso y Henry Lord Boulton, en su Junta Directiva se encontraron además los Doctores Modesto Urbaneja, Guillermo Santana y Luis Elizondo. La finalidad de este Banco era recibir de las Aduanas y de las oficinas de recaudación las rentas nacionales y el Banco se comprometía a suministrarle al Gobierno, conforme al presupuesto los fondos que éste necesitase. "El Banco abriría cinco cuentas corrientes para los diversos ramos del servicio y de pagar el presupuesto público en los lugares respectivos. El Banco suministraría también al gobierno un crédito de 150.000 pesos. Esta Institución como contrapartida cobraría el 1% por la percepción de los impuestos de las Aduanas de La Guaira y Puerto Cabello y 1-1/4% sobre las demás aduanas. Por traslación de caudales el gobierno pagaría una comisión de 2 a 4%. "El

2. Eduardo Arcila Farías. *Venezuela Independiente*, p. 393. En 1865 se fundó el Banco de Londres y Venezuela con 500.000 libras esterlinas, su creación tuvo nexos con el empréstito que contrató Guzmán, este banco desapareció en 1877.

3. Ramón Veloz. *Ob. cit.*, p. 173. Entre los accionistas de la Compañía de Crédito, y en los sucesivos Bancos Caracas, aparecen las siguientes personas: Carlos Hahn, H.L. Boulton y Cía., J. Rohl y Cía., Eraso Hermanos y Cía., Santana Hermanos y Cía., León y Cía., Leseur Romer y Cía., etc. En su mayoría comprometidos el negocio de las Casas Comerciales.

Escaneado con CamScanner

gobierno era único cliente y los estatutos del banco prohibían a sus directores otorgar préstamos a particulares. La actividad privada quedó, pues, hasta entonces ayuna de los servicios y del apoyo propio de las instituciones bancarias".[4] El banco en consecuencia por ". . .las condiciones anteriores bien dejan ver que los solos servicios al gobierno aseguraban buenos porcentajes a los accionistas".[5] El gobierno se excedió en los términos convenidos y fue liquidando el banco para dar paso al tercer Banco Caracas, heredero de las funciones de su antecesor y funcionó hasta 1884. Este banco fundado con un capital de 327.000 venezolanos, concedió créditos al Gobierno por elevadas sumas, que al ser excedidas, ocasionó una grave crisis hasta su liquidación. Mientras ocurría la liquidación del Banco mencionado aparecen dos bancos privados, el Banco de Maracaibo instalado en la capital Zuliana en 1882 y el Banco Comercial de Caracas en 1884. Estos bancos rompen con la tradición de ser bancos auxiliares del gobierno y orientan sus funciones al campo comercial y privado. "Una de las cláusulas de los estatutos del Banco Comercial basta para ilustrar el cambio que se había producido, y el concepto que hasta entonces dominaba en cuanto al papel de los Bancos. En dicha cláusula se prohibió taxativamente operar con el Gobierno. La economía privada reaccionaba así contra el sistema bancario oficial, creando una banca propia que se enfrentaba a aquélla en términos antagónicos, que aparecían irreconciliables".[6] Frente a bancos creados para servir *únicamente* al Gobierno se creó un banco para servir sólo al sector privado. Esto no duró mucho tiempo ya que en 1884 el Banco Comercial absorbió el último Banco Caracas para dar origen al Banco de Venezuela en 1890, este es el banco que hoy conocemos.

Fueron varios los intentos que se hicieron a niveles internacionales, bien para asociarse con el Banco Comercial o bien con el Banco de Venezuela, a fin de penetrar sus funciones con capital extranjero. El asunto resultaba más dramático si se toma en cuenta que estos bancos *eran recaudadores de las rentas públicas* lo cual significaba poner en manos extranjeras tan importante gestión. "Durante un prolongado período, y al igual que otros países hispanoamericanos cuyas condiciones económicas eran similares a las nuestras, Venezuela recibió del extranjero propuestas para el establecimiento de Bancos, inspirados, por lo general, en las mismas líneas directrices de los contratos celebrados desde 1870 por el Gobierno Nacional para el manejo de las rentas públicas. Se ofrecía, desde luego, a la Tesorería un crédito igual o mayor al estipulado con el Instituto nativo y se le prometían ratas de interés y tipos de comisión más atractivos, lo mismo para el público. Se exigía, por supuesto, la entrega de los ingresos fiscales. En ocasiones se halagaba con la suscripción de un capital más elevado del que para aquellas épocas podía reunirse localmente y se admitía la colaboración de los Bancos ya establecidos y del público. Por suerte del país estas tentativas que en ocasiones asumieron siniestros aspectos de explotación de nuestras riquezas y planes de colonización fracasaron unas tras otras".[7] Los franceses, tan proclives históricamente a las especulaciones financieras, llevaron en este asunto la mayor participación compartida con dos proyectos alemanes, uno norteamericano, uno holandés y hasta uno italiano.

En 1888 se encontraba en París Guzmán Blanco, quien, aficionado como era a ofrecerle a los capitalistas foráneos cualquier perspectiva favorable a sus bolsillos. "Firma en París un contrato por el que debe establecerse en Caracas un organismo financiero denominado *Banco de Venezuela*. Según el proyecto original funcionaría originalmente con un capital de 4 millones de bolívares aumentables a 20 millones, suministrarían un crédito al Gobierno de Bs. 1.600.000, el contrato sería de 4 años prorrogables y, como sucesor del Banco Comercial, operaría sobre las mismas bases que sustentaban las relaciones de éste con el Gobierno. Firmaron el referido contrato el General Guzmán Blanco –quien entonces desempeñaba el cargo de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela ante el Gobierno francés– y los Señores Eugenio Guien, Teodoro Delost, Federico Flersheim y Alberto Rostand".[8] Sólo se permitiría un 25% de capital vene-

4. Eduardo Arcila. *Venezuela Independiente*, p. 394.

5. R.A. Rondón Márquez. *Ob. cit.*, p. 180.

6. Eduardo Arcila Farías. *Venezuela*, p. 394. Al parecer las empresas de crédito que surgen en el país, asumen el nombre de bancos pero más parecían oficinas recaudadoras de impuestos.

7. *Los Cien Millones de Bolívares del Banco de Venezuela*, p. 25.

8. J.M. Torres Viera. "Origen y Desarrollo de la Banca en Venezuela". *Banca y Seguro* Nº 46, 1960, p. 27.

Escaneado con CamScanner

zolano y existiría en la capital francesa un comité con quien deberían consultarse las operaciones de cierta cuantía. Este primer proyecto de fusión es denominado por algunos autores como Proyecto Franco-Egipcio y fue objetado por la Directiva del Banco Comercial (que operaba con capital privado) cuyos mayores accionistas eran el propio Guzmán, Manuel A. Matos y Henry Lord Boulton, estós últimos, a pesar de ser del círculo de la adoración perpetua de Guzmán, sintieron que el mencionado proyecto atentaba de manera directa *contra sus intereses*. No hay que buscar en la postura de estos Señores síntomas de intereses nacionalistas, que no demostraron pocos años después, cuando aliados con el gran capital promovieron el derrocamiento de Castro con la Revolución Libertadora, que perseguía como fin la entrega del país a los grandes monopolios. "El Banco Comercial objeta el plan considerando que sus beneficios no compensaban ni con mucho sus onerosas condiciones, entre las cuales se contaba una comisión sustancial en forma de acciones de gracia para los promotores".[9] Guzmán Blanco, haciendo alarde de desprendimiento, ya que era accionista del Banco Comercial "...defendía el proyecto diciendo que era un escándalo que siguiera el Banco Comercial ganando lo que gana a la República, cuando hay otros establecimientos que llenan los mismos o mayores fines del servicio por casi la mitad de lo que hasta ahora ha costado el movimiento de la cuenta de nuestra Tesorería", agregando que "...he sido desde el principio el mayor accionista del Banco, porque así me lo exigieron los comerciantes que lo constituyeron, como una garantía para el buen resultado del establecimiento, y nunca he llegado a entregar más de la mitad del valor de las acciones, y generalmente sólo he entregado la cuarta o quinta parte, no obstante he retirado, como todos los accionistas, de un 50 a un 60% anual". Insiste en carta posterior diciendo que "...los que dicen que en igualdad de circunstancias debe preferirse a los venezolanos, dicen un disparate: al contrario, Venezuela lo que necesita son población y capitales extranjeros si es que queremos fecundar esos mismos elementos de población y riqueza venezolanos, engrandeciendo la Patria".[10] Sin lugar a dudas Guzmán Blanco sabía sacarle provecho personal a las contrataciones con los extranjeros. "Seducido por sus

9. *Los Cien Millones*. . . p. 25.

10. R.A. Rondón Márquez. *Ob. cit.*, p. 24.

inclinaciones europeizantes y por su afición a los negocios, el antiguo dictador no se daba cuenta de los riesgos a que exponía al país en el futuro por medio de una importación de capitales destinados a manejar desde el exterior las finanzas y aun la política de Venezuela gracias al contrato con el Gobierno".[11] En un alarde de histórico cinismo termina una carta a Rojas Paúl en los siguientes términos: "Lejos de servir con esto (se refiere al proyecto) a mis intereses particulares los sacrifico para mejor servir al país".[12]

Para 1890 se sienten los efectos de cierta prosperidad económica que se manifiesta en el auge de las exportaciones nacionales, se hace necesario en consecuencia el aumento del capital del Banco Comercial que adopta el nombre de Banco de Venezuela, con un capital de 8 millones de bolívares, este banco, a pesar de que perseguía el fomento de la economía privada pacta con el Gobierno un crédito por Bs. 2.500.000. Ese mismo año se funda también el actual Banco Caracas.[13] Si al Banco de Comercio le había aparecido el fantasma de la fusión con ropaje francés, al novel Banco de Venezuela le saldrían varias apariciones de diferentes orígenes. Vale la pena señalar porque ilustra el deseo de penetrar el negocio bancario, dos proyectos elaborados en 1893. El Contratista Rodolphe de Paula, representado por Manuel de Espejo en enero de 1893 celebra un contrato para establecer en Caracas "...mediante una compañía anónima que se formaría en Europa, un *Banco Nacional Agrícola y Comercial de Venezuela* con Bs. 50.000.000 de capital". . . "El Gobierno garantizaría el interés líquido de 6% anual sobre todos los capitales aplicados a préstamos hipotecarios, según la ley del 8 de mayo de 1885, a cuyo efecto cada mes se le entregaría al instituto, como seguridad de la garantía estipulada, la tercera parte de la renta de fomento. En el ramo comercial podía emitir billetes

11. *Los Cien Millones*. . . p. 25.

12. Carta de Guzmán Blanco a Rojas Paúl, 31 de octubre de 1888. Leopoldo Landaeta. *El Banco de Venezuela*, p. 109.

13. El 7 de mayo de 1895 fue sancionada la 1ª Ley de Bancos que sufrió 13 modificaciones hasta 1960. Hasta 1933 Las Casas Comerciales tenían funciones de bancos guardando depósitos provenientes de los agricultores y adelantando créditos por las las cosechas. Es posible que la tardía instalación de los Bancos Comerciales se deba a este hecho.

Escaneado con CamScanner

por el duplo del capital, conforme al Decreto de 4 de julio de 1864".[14] El 7 de octubre del mismo año se firmó otro contrato con el contratista Alfredo G. Hastings y José Antonio Velutini, aprobado por el Congreso en agosto de 1894 para establecer un *Banco Comercial Anglo-Venezolano* que le ofreció un crédito al Gobierno por 5 millones de bolívares, el contrato establecía 30 años de duración. "El Gobierno a su vez, entregaría al Banco el trece por ciento del sesenta por ciento del apartado legal para el servicio público, cuyo producto se abonaría en la cuenta corriente. El Banco de Venezuela consideró vulnerados sus derechos, desde luego que el contrato de 9 de setiembre le cedía el producto de todas las recaudaciones fiscales, y así formuló la correspondiente protesta".[15] La prensa a su vez protestó esta concesión del ejecutivo alegando que por ese momento el país tenía entre manos un conflicto con los ingleses por la Guayana y sería antipatriótica la entrega de privilegios a un banco de esa nacionalidad. En medio de esas diferencias se venció el plazo establecido por el Gobierno y finalmente se declaró caduco.

En el año de 1897 aparecen nuevos proyectos. A fines de 1896 el Ministerio de Hacienda convocó a la Junta Directiva del Banco de Venezuela para informarle de un proyecto de fusión de capitalistas alemanes y otros financistas con dicho banco, para crear el *Banco Nacional de Venezuela.* El Ministro de Hacienda que en este momento era el siniestro y germanófilo Dr. Claudio Bruzual Serra que había actuado como Negociador y Ministro de Obras Públicas en el famoso empréstito del Disconto de 1896 y, había sido el abogado dilecto de varias empresas extranjeras, entre ellas el ferrocarril alemán. Este personaje había saboreado los beneficios obtenidos con la negociación del Empréstito y no perdió la oportunidad en manifestar su obsecuencia con este nuevo y antinacional proyecto. En este momento, el mencionado Dr. Bruzual Serra, se enfrentaría a otro personaje de la antihistoria de Venezuela, el General y Banquero Matos, presentándose en este caso bajo el manto de un patrioterismo insultante, que demuestra el mimetismo a que puede acudir

14. Leopoldo Landaeta. *Ob. cit.*, p. 142.

15. *Ibidem.* p. 154.

una clase sócial cuando ve asomarse cualquier intento de vulneración de sus intereses. Los capitalistas alemanes representantes del Disconto Gesellschaft de Berlín, ofrecían un contrato con el Gobierno Nacional por 25 años, el nuevo establecimiento recaudaría la renta íntegra de la nación, es decir, se establecería un contrato similar al existente con el Banco de Venezuela. Este Banco entraría a formar parte del Banco Nacional total o parcialmente. El Banco ofrecería un crédito al Gobierno de 5 millones de bolívares y cobraría 1-1/2% de comisión por la cantidad recaudada y 8% de interés anual en cuenta corriente. La Junta Directiva del Banco Venezuela acordó consultar con la Directiva del Banco Caracas temiendo que al ser negado por ellos el proyecto, éste derivaría hacia ese banco. Ambas Directivas rechazaron el proyecto. Sin embargo, el Dr. Serra obligó a una comisión estudiar los estatutos del proyectado banco, y las negociaciones continuaron pese a la oposición del Banco de Venezuela. "El Tiempo" de Caracas escribió enconados artículos y al Banco proyectado le llamó Banco Tedesco; finalmente la misma prensa publicó el texto completo de un contraproyecto donde se criticaba, entre otras cosas, la ubicación de dos Consejos de Administración residente uno en Bruselas y otro en Caracas, los 25 años de duración del contrato, etc. y presupone que "Si el grupo extranjero, representado por el Disconto Gesellschaft, quisiera invertir provechosamente en el país el sobrante del capital que tuvo en mientes dedicar a su proyectado Banco de Venezuela, fácil le será autorizarnos para el estudio y formalización de un proyecto de Banco de Colonización".[16] En ese referido anteproyecto se proponía a su vez que la mayoría de las acciones 320 corresponderían a los accionistas del Banco de Venezuela y los 280 restantes se cederían al grupo de capitalistas extranjeros. Esto fue objetado por los promotores del proyecto en carta a Bruzual Serra así: "Ante todo el Banco de Venezuela tiende evidentemente a ser único Director del Banco nuevo. Sin embargo, esto sería contrario no sólo a nuestras propias intenciones, sino a las del Gobierno de la República, según los informes que hasta ahora hemos recibido (firmados por el Ministro Bruzual Serra) a nuestro entender, el Gobierno deseaba buscar una garantía para el desarrollo y la prosperidad del Banco que iba a

16. *Ibidem*, p. 154.

Escaneado con CamScanner

crearse, precisamente en las relaciones permanentes de éste con el Disconto Gesellschaft y otros grandes establecimientos europeos, y en la inferencia de estas casas sobre toda la gestión del Banco por fundar. Sin embargo, las proposiciones del Banco de Venezuela se hayan diametralmente opuestas a tal idea, y no podemos comprender que simultáneamente con semejante proposición se nos exija la obligación de abrir al nuevo Banco grandes créditos en descubierto en Berlín, Londres y París en condiciones excepcionales. Además, se quiere colocar desde el primer momento el capital extranjero en posición menos favorable que el capital venezolano, puesto que se nos pide traer el capital extranjero con una prima especial de 10% aunque no se tenga intención de hacer uso del monto de tal prima en beneficio del Banco mismo, por ejemplo para formar con ella un fondo de reserva. Son esas divergencias tan importantes que nos parece imposible un arreglo con el Banco de Venezuela si el Banco no modifica radicalmente su base de negociación".[17] Los proyectos del Disconto fracasaron y aparecieron unos capitalistas franceses en el mismo año representados por los Señores Oppenhein y Ephrussy de París, cuyo apoderado en Caracas era el Vizconde de Vieira; los capitalistas ofrecían abrir al Gobierno un crédito inmediatamente, suficiente para que el Gobierno no pueda recoger a la par los Títulos del 1% , y la Deuda de Aguas al 40% . Este crédito no devengaría un interés mayor de 7% anual".[18] Mientras esto ocurría en Venezuela M.A. Matos desalentaba en París a los accionistas del Banco de Venezuela, residentes en esa ciudad, que se habían manifestado dispuestos a suscribir la suma que les correspondía en el fondo social del nuevo banco. Matos luchó a brazo partido contra este proyecto de fusión, así publica en el diario "El Tiempo" un artículo donde dice: "Abandonado aquel proyecto (el del Disconto) en acatamiento a la opinión pública, acabo de saber de una nueva fórmula, no ya con un instituto respetable, sino con un núcleo de extranjeros desconocidos para el país y que no reúnen las condiciones de respetabilidad de aquel establecimiento. El nuevo proyecto reza Bs. 15.000.000 oro como capital y otros Bs. 15.000.000 como empréstito, que se comprometerían a realizar los extranjeros agraciados del nuevo

17. *Los Cien Millones...* pp. 26-27.

18. *Ibidem*, p. 27.

instituto".[19] Debió ser un gran negocio para los banqueros nacionales ejercer funciones auxiliares de la Tesorería, ya que con una agresividad, digna de mejor causa, los banqueros venezolanos defendieron sus privilegios. Si el Banco Venezuela no constituyó en teoría un Banco del Estado, el hecho de realizar operaciones de percepción y manejo de la cosa pública, los créditos de gobierno, etc. lo vinculaba íntimamente al ejecutivo lo cual da idea de su poder. No es obra del azar que el banquero Matos escribiera una larga carta desde París el 7 de febrero de 1897 donde demuestra su total y absoluto repudio a los dos proyectos de fusión ya señalados. Con una retórica patriotera, este agente ejemplar de los monopolios extranjeros así expresa su repudio: "Volveríamos a la compañía Guipuzcoana del tiempo de la conquista, al poner a nuestros amos en posesión del predio y en plena aptitud de mejor explotarlo a su *conveniencia y antojo*. Para salvarnos de nuevo de este dominio, sería preciso que *Dios, condolido de nuestras desgracias devolviese a Bolívar la vida*. Pero ¿para qué? ¿podría acaso, Bolívar mismo, realizar hoy los milagros de su epopeya gloriosa? Seguramente que no, pues que nuestro sentimiento actual revelaría la degeneración manifiesta de nuestra raza".[20] Acude Matos, una vez más, al manoseado recurso de apelar al Libertador, como suele ocurrir siempre con los dictadores y poderosos de turno, cuando quieren encubrir sus oscuros principios. "¡Qué suerte la de Venezuela —dice Matos— apenas en víspera de alcanzar la anhelada desocupación de nuestra Guayana, que *gracias a la valiente actitud de Mr. Cleveland, que podemos calificar de providencial*, hemos logrado arrebatar de las garras del leopardo inglés, venir nosotros mismos, guiados por nuestros propios ministros, y sin que nada, nada plausible nos impulse a ello, a entregarnos maniatados en las garras de la poderosa águila germana!" Sin dudas, el Sr. Matos demuestra una manifiesta predilección por los imperialistas norteamericanos a quienes demuestra una perruna fidelidad. "El leopardo inglés" así como "el águila alemana" de mucho le servirían a Matos cuando inició la invasión del país con el vapor pirata Ban Righ. Añade Matos: "Los que aceptan o apoyan ese proyecto de Banco Extranjero, lo ha-

19. Leopoldo Landaeta. *Ob. cit.*, p. 159.

20. Copia de esta histórica carta se encuentra en la obra de Leopoldo Landaeta ya citada, p. 161 y s. Ramón Veloz. *Ob. cit.*, p. 224 y s. y el libro *Recuerdos* de Manuel A. Matos, p. 122.

Escaneado con CamScanner

cen, unos inconscientemente, otros por apatía, y otros en fin atraídos tal vez por el halago de un lucro inmediato. Pero todos ellos seguramente, sin detenerse a meditar que al llevar este asunto adelante, *pisotearían su propio decoro; conculcarían los sagrados deberes del patriotismo y condenarían a sus propios hijos a la degradación y a la miseria*". Estaba claro el Sr. Matos en lo que le ocurriría al país si se permitía la invasión bancaria extranjera, no así si el capital penetraba en el asfalto, los ferrocarriles, el oro y otras riquezas; lo cual, en honor a la verdad, no niega. Así continúa: "Debemos, pues, unirnos todos, gobierno y ciudadanos, y *nuestros fieles consorcios extranjeros tan íntimamente ligados a nuestra suerte, para evitar el cataclismo que amenaza nuestra existencia.* Hoy como ayer debemos *enérgicamente* rechazar toda participación de elementos extraños en nuestros asuntos interiores. Así nos lo imponen inexorablemente nuestro decoro personal, *la dignidad de la Nación y la Salvaguardia de la Soberanía de la República*".[21] Perdónenos el lector por incursionar en ese prohibido mundo del historiador, como es el caer en el "debió ser"; pero vale la pena señalar, que si hubiese existido una agresiva oposición de la clase dirigente "nacional", al empuje de los monopolios, como ocurrió en el caso de los monopolios bancarios, no hubieran aparecido, los Hamilton y los Crichfield con el asfalto, los Austin y Jesurun con el oro, los Fitzgerald y los Turnfrull con el hierro, los Dent o los Phillipps con el cobre, para mencionar sólo unos pocos de los agentes empresariales foráneos, que supieron imponerse, por la complicidad de los Matos, "sobre la dignidad de la Nación y la Salvaguardia de la Soberanía de la República". Otro hubiese sido el desarrollo del país, porque otras condiciones se le hubiesen impuesto a los capitalistas voraces. El "nacionalismo" de la clase dirigente venezolano terminaba en los límites del beneficio fácil y la corruptela.

Otro proyecto apareció en el horizonte en abril de 1897, que venía tras el ingreso de las Salinas de la República, éste tomó el nombre de *Banco Bolívar*, usándose y abusándose una vez más del nombre del respetable héroe. El contratista era Rutgers de Beauford, holandés, representado por Rodolfo Emilio Stang. El contrato estipulaba emprender toda clase de operaciones comer-

21. Subrayados nuestros.

ciales y de crédito territorial, el capital sería de 20 millones, la mitad destinada a préstamos para agricultores y ganaderos, el Gobierno le cedería la Administración General de las Salinas por 20 años. El Banco le suministraría al gobierno un crédito por 6 millones al 8% anual. El proyecto murió sin penas ni gloria. En agosto de 1897 se presentó otro intento de fusión con el Banco de Venezuela o el Banco Comercial, o para fundar en su defecto un tercer banco, intervino el Señor Federico Flersheim Director del Banco Comercial e Industrial de París, y representante de un grupo de capitalistas del *Comptoir d'Escompte y la Société Général.* Se solicitó la opinión a la asamblea de accionistas del Banco de Venezuela y el asunto no pasó de allí.

En 1899 el yanqui George W. Upton proyectaba fundar en Caracas el *Banco Nacional Bolívar* con un capital de 15 millones, dedicado en partes iguales a la circulación y a la hipoteca. Otro proyecto contempló el establecimiento de "Colonias agrícolas y de un Banco mixto, dividido en dos secciones, una comercial y otra hipotecaria a la primera dedicaría Bs. 12.000.000 y Bs. 8.000.000 a la segunda".[22] El contratista actuaba a nombre de la Sociedad Italiana de Colonización. El Ministro de Agricultura, Industria y Comercio aprobó el primer proyecto y la Legislatura el segundo en el mismo año. La característica de estos últimos proyectos es que al parecer perseguían derivar sus actividades hacia la actividad hipotecaria. Ambos proyectos fracasaron.

César Zumeta desde Europa en 1900 pone en evidencia los intentos del capitalismo alemán de apoderarse del país financieramente. Los alemanes conocían lo beneficiosa que habían resultado las Casas Comerciales iniciadoras del poder del monopolio. Dichas casas manipulando la importación y la exportación del país, fijando arbitrariamente los precios, se apoderaban de esta manera de una tajada de la plusvalía; así de los bajos precios pagados por la producción nacional, a los altos precios exigidos por las importaciones derivaban sus ganancias, además, en su seno se realizaban manipulaciones de cambio, crédito y toda clase de manipulaciones financieras. De tal manera que al irse consolidando el reparto del mundo con motivo de las relaciones impe-

22. Leopoldo Landaeta. *Ob. cit.*, p. 182.

Escaneado con CamScanner

rialistas, los alemanes, dentro de su tardío proceso de industrialización, mostraron sustanciales deseos, ya no sólo para consolidar los privilegios de sus casas comerciales tradicionales y parroquiales en el país, sino para plantearse en una dimensión más elevada su ingerencia en el festín latinoamericano. Así se expresaba en 1900 el germano Wintzer: "*Los habitantes de la América intertropical no han dado hasta ahora sino pruebas de su incapacidad para constituir un orden político estable*, que permitiera el desarrollo gradual de las riquezas del suelo. La herencia que esos pueblos no han sabido usufructuar tienen que recogerla los americanos del Norte o los europeos. Pero de entre las naciones de Europa es Alemania la que más ha contribuido a poblar y a desarrollar la región del trópico americano por la emigración y el capital y, además, los norteamericanos son sesenta millones esparcidos en un territorio de ocho millones de kilómetros cuadrados, mientras los alemanes somos sesenta millones amontonados en un solo medio millón de kilómetros cuadrados. Necesitamos, de consiguiente catorce veces más terreno colonial que los yanquis".[23] Así se enfrentaban los balbuceos de la teoría del "espacio vital", al inefable "destino manifiesto", de cuyo enfrentamiento resultarían las dos guerras mundiales interimperialistas. Más adelante el mismo autor apunta refiriéndose ya concretamente a Venezuela viendo a ésta en el contexto del reparto amigable entre yanquis y germanos. "La esfera de influencia de Estados Unidos es incontestable hasta el canal de Nicaragua. México y la América Central caerán dentro del cercado de Unión como frutas maduras. La región neutral comienza al sur de Nicaragua, y es respecto de ella que Alemania debe oponerse a la doctrina Monroe, en virtud de la cual los yanquis se reservan toda la América, con el *principio de la paridad de derechos*, sin duda se presentará *cuando Alemania juzgue llegado el momento de proteger a los alemanes residentes en Venezuela*, contra las incesantes revoluciones de que es teatro ese país, y proceda a ocupar un puerto venezolano acto éste que redundaría en el bien de la paz y el progreso de aquel pueblo".[24] La necesidad de *imponer el orden* siempre estimuló a los capitalistas

23. "Los alemanes en la América Tropical" citado por César Zumeta. *El Continente Enfermo*, p. 34. Subrayados del autor.

24. *Ibidem*, p. 35. Subrayados del autor.

europeos y posteriormente a los norteamericanos que padecerían de la misma necesidad, todo esto, con las implicaciones que ello ha significado. La idea de posesionarse del país con fines tan nobles como el *bien, la paz* y el *progreso*, ya se habían expresado en los proyectos de fusión bancaria de reciente consideración. Resulta lógico pensar que los europeos y los alemanes, entre ellos, imaginaron otros intentos intervencionistas con posterioridad a los fracasados; cualquier medio justificaba el fin. Zumeta refiriéndose al folleto de Wintzer dice: "Si este folleto expresara sólo la opinión personal y aislada de su autor, disminuiría considerablemente su alcance; pero apenas es necesario recordar que esas páginas son *eco no más y corroboración de las ideas reinantes* allende del Rin, bajo la orgullosa rúbrica de la política mundial".[25]

La idea de creación de un *Banco Internacional* alemán apareció en la misma fecha del folleto antes señalado, sobre este hecho Zumeta señala: "Es sospechable la insistencia y unanimidad con que un grupo de periódicos alemanes proclaman la necesidad de la intervención extranjera en las finanzas venezolanas"... "Helo aquí según el *Hamburgischer Correspondent* y otros colegas del coreo: 'Que el gobierno ceda la administración de las aduanas y las salinas a un Sindicato o a un Banco Internacional establecido en Caracas, al cual han de entregarse todas las entradas, y éstas se aplicarán de preferencia al servicio de los intereses de la Deuda. Los aranceles de la aduana no podrán cambiarse sino con el consentimiento de la dirección del Banco, el cual introduciría además notables economías en los ramos de Guerra, Interior, Correos y Telégrafos'. Es decir, el Banco gobernaría a los venezolanos".[26] Los intereses germanos en Venezuela habían logrado incrementarse desde que los alemanes llegaron al país y consolidaron su penetración. El caos administrativo de Venezuela presagiaba erosionar las acreencias alemanas, razón por la cual cada vez más los acreedores presionaban al gobierno. La idea del Banco Internacional, que perseguía la administración del país, mediante la administración de su Hacienda Pública puede considerarse en la práctica, el segundo intento alemán de ponerle la ma-

25. *Ibidem*, p. 44. Subrayado nuestro.

26. César Zumeta. "Un Proyecto de Intervención en Hispanoamérica". *Las Potencias y la Intervención en Hispanoamérica*, p. 129.

Escaneado con CamScanner

no a Venezuela. El primero había sido ya en 1897 con el llamado Banco Nacional de Venezuela con el Disconto a la cabeza. El tercer intento se presentó, cuando el Gobierno imperial alemán apoyó a Matos en su revolución, por una parte, mientras que por la otra, iniciaba el infausto bloqueo. "Matos fue, mitad conscientemente por su sordidez, mitad inconscientemente por su estupidez, el instrumento de esa política de Berlín. Matos había convenido con el Disconto Gesellschaft en consentir en la creación de un Banco Internacional, establecido en Caracas, encargado de recaudar la renta de aduanas, la de las salinas y correos; de unificar la deuda venezolana y de atender al servicio y amortización de esa nueva deuda consolidada. Ese Banco Internacional habría sido, en el hecho, una sucursal del Disconto de Berlín, y la cancillería alemana había aprobado el proyecto, que en definitiva le daba a un instituto alemán la administración de las finanzas venezolanas, e indirecta pero inevitablemente le daba a Alemania el predominio financiero comercial y político de la República. En donde están las rentas, está de gobierno".[27] Por la vía armada, en este caso, los germanos perseguían imponer su dominio financiero. La hipoteca impuesta de este modo a la nación venezolana significaría en la práctica la derrota de la doctrina Monroe realizada de un modo subrepticio. "Washington burlado no habría podido formular protesta, sin atentar contra la prerrogativa de Venezuela a celebrar tratados y contratos. El desastre de La Victoria fue el fracaso de la política de Berlín".[28]

Si por la vía armada no se le pudo imponer a Castro el monopolio alemán sobre la banca, por los años de 1910-1911 se ventilaría un proyecto relativo al establecimiento de un *Banco Nacional de Venezuela* con capital francés.[29] La atmósfera política había cambiado pero Venezuela continuaría necesitada de dinero. Un individuo de la corte de Gómez, el General Delgado Chalbaud, fue a Europa a fin de buscar capitales necesarios para el desarrollo del país y se topó con el aventurero internacional de nombre Boló Pachá, hombre de dudosa reputación, quien ofrecería la instalación del mencionado Banco. El contrato celebrado en París en

27. César Zumeta, "Arlequín Fenicio". *El Continente Enfermo*, p. 149.

28. *Idem.*

29. Por los años de 1906-08 se promovió otro Banco Nacional por un peruano de nombre Cunill Madueño, sin consecuencias.

septiembre de 1911 contemplaba un capital de 30 millones de bolívares, el Congreso Nacional se reservaba el derecho de suscribir para sí o para capitalistas venezolanos la suma de 15 millones, se le concedió la facultad de emitir billetes hasta por 30 millones. En la práctica el banco ejercía las funciones de banca auxiliar de la Tesorería y le abriría una cuenta corriente al gobierno de 15 millones de bolívares. Fue dictada una ley por el Congreso que autorizaba la emisión, violando los derechos adquiridos por los bancos existentes. Estas "dádivas" aparentes ofrecidas al gobierno, tendrían como contraprestación, la obtención de una concesión *exclusiva para* explotar las riquezas existentes en Guayana. El Congreso aprobó este contrato en primera discusión. "Este instituto, que ofrecía grandes facilidades y que en apariencia no tenían nada que objetar, pues se fundaba sobre las mismas bases que sus similares en todas partes del mundo, venía enroscado como boa constrictor un *Banco Territorial de Venezuela*, con un capital también de treinta millones de bolívares, pudiendo el Banco emitir obligaciones por el décuplo del capital enterado en Caja".[30] "Los proyectistas hablaban de que esta era la forma de fomentar la navegación nacional e internacional, explotar las grandes riquezas del país, conquistar las tierras al sur del Orinoco, poner en explotación las minas de Naricual y mil otras fantásticas empresas de progreso".[31] Se llegó a redactar una nueva Ley de Bancos que se ajustó a las peticiones de los promotores extranjeros, e incluso, se convocó un Congreso extraordinario reunido especialmente para discutir el asunto. La oportuna intervención de algunos banqueros de Caracas ante Gómez condujo finalmente a desechar el proyecto.

Una de las compañías hijas de este consorcio bancario se encargaría olímpicamente de toda la navegación fluvial y costanera del país. "A esa misma compañía, como si no le bastase lo primero, se le concedía la explotación y colonización de una cuarta parte de la República con iguales o mayores facultades que los Welser, cuando Carlos V, los que nos poseyeron en tiempos

30. Ramón J. Velásquez, Prólogo del libro de Domingo B. Castillo, *Memorias de Mano Lobo*, p. 22. Entre los políticos que acompañaron a Chalbaud en esta aventura se encontraban, Francisco González Guinand, Rafael Emilio Velutini.

31. Abel Santos, *Cuestiones de Derecho y otros temas*, p. 275. Este autor en una larga carta responde una carta a Chalbaud donde le señala profundas críticas al proyecto.

Escaneado con CamScanner

de la Colonia; y ese mismo enorme privilegio iba a ser traspasado a la misma compañía que iba a tomar a su cargo la navegación, de modo que íbamos a quedar dentro de un círculo cerrado con llave maestra".[32] De esta manera el ambicioso proyecto pretendía monopolizar y explotar la mayoría de nuestras riquezas, y atarlas de una vez al sistema financiero internacional, este impúdico proyecto, es uno de los más groseros intentos de colonización que conoce nuestra historia. "El Banco Nacional, –dice Domingo Castillo– es una de las conspiraciones más atrevidas que se han fraguado en Venezuela contra la libertad de trabajo, la propiedad nacional y contra la paz pública, pues conspiración es conferirle a una Compañía Anónima el derecho de emplear treinta millones de bolívares en papel moneda, acordarle toda clase de negocios oficiales y asegurarle así al capital declarado un interés mínimo del 16%"[33] "cuando el gobierno haya firmado el proyecto de Banco con Boló Pachá, –decía Vicente Lecuna– el presidente de la república habrá abdicado más de la mitad de su poder, porque en caso de divergencia, él no tendrá fuerza suficiente para contrarrestar la influencia de una compañía francesa, amparada por los cañones de Francia". Estas célebres palabras, transmitidas oportunamente al Dictador influyeron en la negativa del Gabinete al citado proyecto y otro tanto haría el Congreso extraordinario. Con la legislación de 1913 quedaron sepultados los propósitos de los capitalistas extranjeros de apoderarse de las recaudaciones del país. Estas recaudaciones fueron privilegio del Banco de Venezuela cuyos directivos enfrentaron los intentos de ceder esta prerrogativa.

Copiamos a continuación un resumen de los proyectos ya reseñados.

32. *Ibídem*, p. 294.

33. Domingo B. Castillo. *Ob. cit.*, p. 28.

PROYECTOS EXTRANJEROS PRESENTADOS EN VENEZUELA
(Millones de Bolívares)

Año	Nombre Bancos	Nacionalidad	Duración	Capital	Crédito al Gobierno
1888	B. de Venezuela	francés	4	4	1.6
1893	B. Nacional Agrícola y Comercial de Vzla.	europeo		50	
1893	B. Comercial Anglo Venezolano	inglés	30	5	5
1897	B. Nacional de Vzla.	alemán	25		5
1897	Proyecto Francés	francés	10	15	5 a 6
1897	B. Bolívar	holandés	20	20	6
1897	B. Comercial e Industrial	francés	–	–	–
1899	B. Nacional Bolívar	yanqui		15	
1899	B. Hipotecario Comercial	italiano		20	
1900	B. Internacional	alemán		20	
1910	B. Nacional	francés		30	15
1910	B. Territorial	francés		30	

FUENTE: Leopoldo Landaeta. *El Banco de Venezuela* varias páginas.

En la medida en que en Venezuela prosperaba el ingreso petrolero, se introducen los bancos extranjeros en el país. Así se fundó el Royal Bank of Canadá en 1916 y el Commercial Bank of Spanish America. Un año después se establecieron dos nuevos bancos extranjeros: el National City Bank y el American Mercantile of Caracas. "Los bancos extranjeros tuvieron un impacto inmediato en las incidencias financieras del país, en gran parte por la inmensa competencia que significaron para los bancos criollos. Los resultados del aumento en los suministros de fondos y de los servicios bancarios fueron los de bajar la tasa de interés y reducir las cargas de servicio en el manejo de giros y la transferencia de fondos, y también reduciendo el margen en la renta del cambio extranjero. No fue sorpresivo por lo tanto, que en los primeros años después del establecimiento de esos nuevos bancos extranjeros, los bancos criollos experimentaran reducidas tasas de ganancias de sus capitales, aún cuando el país, en su conjunto, estaba pasando por una prosperidad producto de la guerra".[34] No en vano

34. T.E. Carrillo Batalla. *Moneda, Crédito y Banca en Venezuela*, p. 26.

Escaneado con CamScanner

los banqueros criollos habían objetado la intromisión de la banca extranjera, su "nacionalismo", peculiar e interesado, había tenido fundadas razones que no pudieron ya sustentar con la aparición de la explotación petrolera y su vinculación internacional.

DE LA VENTA A LA COMPRA DE UN PAIS

La historia es la ciencia de lo concreto, del acontecer y como tal no permite especulaciones que no pertenezcan a la realidad, al suceder. De tal manera que cualquier elaboración hecha fuera de este campo bordea peligrosamente lo a-histórico y lo irreal. En el período estudiado hubo una serie de intentos de apoderarse del país y cuyo conocimiento está muy disperso en la historiografía venezolana. Nos hemos propuesto transmitir aquí esas intenciones o propuestas con el único objetivo de sistematizar su conocimiento por considerarlo de importancia, ya que da idea, sobre lo vulnerable, indefenso y desguarnecido que se encontraba Venezuela. Las intenciones iban desde aquellos proyectos que ofrecían al país impúdicamente en venta hasta aquellos intentos de compra. En adelante transcribiremos esos proyectos sin mayores comentarios.

En 1861 un grupo de propietarios territoriales y algunos ideólogos de la oligarquía caraqueña entre quienes se encontraban Manuel Felipe Tovar, Pedro Gual, Pacífico Gual, Nicomedes Zuloaga, Juan José Mendoza, Francisco de la Madriz, Federico Núñez de Aguilar y Aureliano Otáñez[35] "...imploraron la intervención de una potencia extranjera. Ofrecieron entregar girones del territorio patrio a cambio del orden y del respeto de sus propiedades amenazadas. Leamos trozos del cínico documento fechado en Caracas a 22 de noviembre de 1861 y titulado Exposición que muchos habitantes de Venezuela dirigen al Gobierno de S.M. la Reina de la Gran Bretaña.[36] Viendo las clases dominantes del país amenazados sus intereses por la revuelta campesina de la Guerra Federal no tuvieron ningún escrúpulo en ofrecer la Guayana

35. Federico Brito Figueroa. *Tiempo de Ezequiel Zamora*, p. 464.

36. Carlos Irazábal. *Hacia la Democracia*, p. 179 y s. El documento se encuentra además en el libro de F. Brito Figueroa, ya citado p. 462 y s. y el libro de José Santiago Rodríguez. *Contribución al estudio de la Guerra Federal en Venezuela.*

Venezolana a la Reina Victoria a cambio de que su nación se hiciese cargo de la Deuda Pública Venezolana.

"Los que hacemos esta manifestación somos habitantes de Venezuela, hablamos por la experiencia que actualmente nos está suministrando este país, entregado a todo género de excesos y a la guerra social de que hemos hablado, la que no tendrá término sino con su completa ruina, y dentro de poco estará perdido para sus habitantes y para las demás naciones que pudiera reportar inmensas ventajas con su comercio y relaciones amistosas, si estas comarcas pudieran estar en paz y seguir su marcha regular. *Es un deber que tienen las naciones civilizadas de Europa de tender la vista a estos países e intervenir en ellos de una manera directa, cuya intervención no podrá menos que producir los mejores resultados... Ninguna de las naciones de Europa puede con más ventajas poseer a Venezuela como la Gran Bretaña, y creemos que le sea más ventajosa esta posesión que la que tiene en la India Oriental.* El paso que en esta materia debe darse está muy indicado, y aún es de extrañarse que hasta ahora nada se haya hecho en esto. *Hay en Venezuela, entre los hombres pensadores la opinión de que conviene a ésta desprenderse del territorio de la Guayana y negociarlo con la Gran Bretaña pagando con él la deuda extranjera contraída con súbditos ingleses,* y además la deuda externa de la República que reconocerá o pagará en los términos que se estipule, que ambas deudas no montan a diez millones de libras esterlinas. Esta opinión es mayor cada día, pero la multitud, el populacho y los demagogos se oponen a este traspaso del territorio o por lo menos no manifiestan buena voluntad a que se realice tal idea. Es esta la causa que hay para que nunca proponga esta negociación el gobierno de Venezuela, por el temor que le inspira el desenfreno de las masas. *Toca al gobierno inglés dar principio a esta negociación de la que sacará felices resultados...* La Guayana venezolana es un país más extenso que Francia... Este vasto territorio, que linda con la Guayana Inglesa, y que puede decirse que está desierto, está llamado a tener una gran importancia en la América del Sur... Aquel suelo es también aurífero, diversas minas de este metal se han descubierto recientemente... *La posesión de este territorio tiene inmensas ventajas para la Nación que lo ocupe.* Por el Orinoco llevará su comercio a la mayor parte de la América Meridional; penetrando por las arterias de este río se irá al interior del resto de Venezuela, a la Nueva Granada, al Ecuador, y por el canal de Casiquiare que lleva las aguas al majestuoso Amazonas, se irá al Perú, Bolivia y al Centro del Imperio del Brasil. Flameando el poderoso pabellón inglés en La Guayana, no solamente mostrará ésta su riqueza hasta ahora desconoci-

Escaneado con CamScanner

da, sino que será un centro civilizador que repartirá su influencia benéfica a todas estas repúblicas enseñándoles las ventajas positivas que trae al hombre el trabajo aplicado con inteligencia a todas las industrias, e impedirá que continúen en esta guerra devastadora que los consume y embrutece. . . *Es este un deber que tienen que llenar las naciones europeas para con las repúblicas americanas que necesitan su intervención tutelar sin esperar a que directamente se les llame de estas naciones*, porque los propietarios y hombres de inteligencia no tienen libertad para hacerlo y sufren la presión del desenfreno popular, hasta el caso de no atrevernos a firmar esta exposición la que hemos concebido, por el justo temor de que puedan difamarse nuestros nombres". . . "antes de terminar debemos manifestar y encarecidamente pedir al gobierno Británico la más pronta resolución de esta materia, ya sea que se acojan a nuestras ideas respecto a la negociación de la Guayana, o bien que se decida y *lleve a cabo la intervención de una manera igual a la que las tres potencias occidentales de Europa emplean respecto a México*, que es el medio más pronto y expedito que puede atajar los infinitos males que sufren los pueblos". (Subrayados nuestros).

Las clases dominantes de Venezuela permutaban así al país con una potencia europea con el socorrido recurso de apelar a la paz y al orden.

En 1864 un miembro de la Bolsa de Londres hace una proposición para *comprar* lo que fuera la Gran Colombia. The Brazil and River Plate Mail refirió "...la proposición de un miembro del London Stock Exchange para *comprar Ecuador, Nueva Granada y Venezuela* para establecer allí nuevas naciones, nuevas leyes y una nueva vida, ya que según los argumentos de la proposición, estos países no sólo eran incapaces de resolver sus disputas de límites territoriales, sino también de levantar ingresos suficientes *para pagar la deuda pública*".[37] "Tales proyectos, además de abominables (para usar el calificativo del Dr. J.S. Rodríguez) podrían parecer descabellados. Pero el peligro era real. Recuérdese que en 1864, precisamente cuando se lanzaba aquel globo de ensayo en la Bolsa de Londres, la intervención francesa lograba colocar en el trono de México al efímero Emperador Maximiliano de Austria".[38]

37. María E. González. "Los Intereses Británicos y la política en Venezuela en las últimas décadas del siglo XIX". *Boletín Americanista*, XXII, Nº 30, p. 104. (Subrayados nuestros).

38. Manuel Pérez Vila. "Cuando quisieron comprar a Venezuela". *El Nacional*, 2-4-82,

De los proyectos más ambiciosos entre los firmados con la intención de explotar los recursos del país se encuentra el llamado *Protocolo Rojas Pereire* que fue firmado en París el 18 de agosto de 1879, entre José María de Rojas, Ministro Plenipotenciario de Venezuela en Francia y el acaudalado banquero Eugene Pereire, quien había iniciado su fortuna trabajando con los Rotschild y era representante de la Compañía General Transatlántica. A Caracas llegó el representante de los Pereire, un señor Delort quien traía las bases del convenio ". . .todo debido a la iniciativa de Guzmán Blanco". . . "fue unánime la opinión de que la ratificación de aquel convenio significaría prácticamente la venta del país a elementos extranjeros, con el agravante de que quizás pensaba de ello derivar Guzmán Blanco cuantiosas ganancias personales". . .[39] "Venezuela era el patrimonio de Guzmán Blanco, y como en otra época los reyes españoles dieron en explotación las riquezas de aquel país a la campaña de los Welzares, el *Reivindicador* quiso darle al rico francés Eugenio Pereire, el contrato celebrado con este hombre emprendedor los ponía en actitud de monopolizar las riquezas agrícolas, forestal, minera, guanos, etc., le concedió el privilegio para el establecimiento de grandes ingenios de azúcar, fábricas de todas clases, construcción de caminos de hierro, carreteras, tranvías, cables submarinos, buques para la navegación costanera y fluvial, fomento de la emigración, creación de colonias, etc. Venezuela iba a convertirse en una gran hacienda explotada por Eugenio Pereire, en beneficio del amo de la finca, el Sr. Guzmán".[40] El asunto resultó tan escandaloso

p. A-6. Aunque ocurrió algunos años después vale la pena recordar el despojo gestado contra Venezuela que tuvo su concreción en el zarpazo dado por Inglaterra a nuestro país cuando se apropió alevosamente de nuestra Guayana Esequiva. El asunto no se ventiló en proyectos burocráticos amparados en la negociación corrupta, fue más allá de todo lo calculado. Las favorables condiciones del Esequivo "habían tentado el codicioso espíritu británico y el leopardo inglés extendió sobre aquella parte de Venezuela su garra usurpadora. Ni las enérgicas y repetidas protestas de la República, ni la clara exposición de sus derechos incontestables, ni la amistosa intervención de otras Naciones, han sido suficientes para que el Gabinete de Saint James retire sus pretensiones sobre la propiedad ajena. Las gestiones diplomáticas de la joven República se han estrellado contra la impasibilidad del frío cálculo inglés que sólo mira la valiosa adquisición que le reporta su atentado, y que en pleno siglo XIX revive el torpe derecho de conquista de la época de barbarie". Orzi de Monbello. *Ob. cit.*, pp. 7-8.

39. R.A. Rondón Márquez. *Guzmán Blanco*, p. 342.

40. Manuel Briceño. *Los Ilustres*, p. 192.

Escaneado con CamScanner

que hasta el propio padre de Guzmán trató de señalar como culpable del asunto al Sr. Rojas Pereire "...como si pudiera siquiera imaginarse que éste hubiera tomado de su propia cuenta tan grave iniciativa. Los pocos que defendieron el proyecto, diciendo que era inútil pensar que se explotasen las riquezas de Venezuela sin el concurso de los capitalistas extranjeros, no lograron convencer a nadie. Delort regresó a París firmemente convencido de que la opinión pública venezolana era decididamente opuesta al convenio que se llamó Protocolo Rojas-Pereire". . . "Guzmán experimentó grandísimo disgusto al imponerse de estas noticias y el 3 de octubre dirigió una virulenta carta a su padre en que se hallaban párrafos como los siguientes: 'Es mala fe atribuir el proyecto a Rojas, infamia, cobardía! Lo atacan porque no tiene el poder como lo tengo yo; y se reservan, para cuando yo lo haya dejado, calumniarme e infamarme a mansalva, como lo hicieron en 1877. No hay en Venezuela quien crea que en mis planes influye persona nacida. Todos saben que lo que concibo y hago es parto de mi cabeza y de mi voluntad, sin siquiera discutirlo con nadie. Rojas ha firmado el contrato y no hay en él cosa alguna que no haya sido inspiración mía'. Y más adelante: 'Si hay alguien en el país que rechace estos mis grandes esfuerzos, tan acertados como patrióticos, eso, aunque tomara la forma de la opinión pública, lo despreciaría como desprecio lo que quiera que estén pensando los indios de la Goagira o del Caroní' "[41].

A continuación copiamos el texto completo del documento.[42]

"Protocolo para la formación de la Sociedad Agrícola e Industrial de Venezuela.

Entre los infracscritos José María de Rojas, Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela en París, residente en la Plaza de la Madeleine, número 15.

A nombre y en representación de su gobierno, por una parte; y Eujenio Rodríguez Pereire, Presidente de la Compañía Jeneral Trasatlántica, domiciliado en París, calle Faubourg St. Honoré, número 45, por otra parte.

41. Rondón Márquez. *Ob. cit.*, pp. 342-343.

42. Tomado del Trabajo "Estrategia de Crecimiento y Coyuntura Política en Venezuela. En torno al Protocolo Rojas Pereire". CENDES. U.C.V. Trabajo conjunto de Gastón Carvallo, Joston Ferrigni y Josefina Ríos de Hernández, p. 5 y s.

Se ha convenido el protocolo siguiente, inspirado al Gobierno Venezolano por su vivo deseo de dar *un impulso fecundo á los diferentes ramos de la riqueza nacional.*

Con este objeto el Gobierno acordará al señor don Eujenio Pereire las concesiones cuya enumeración sigue y que se harán definitivamente en Caracas por los Ministerios competentes á los apoderados que á este efecto señalará el señor don Eujenio Pereire.

En estas escrituras de concesión se relatarán todas las condiciones de ejecución, o sea á título gratúito, ó sea á título retributivo á favor de la Nación.

Las concesiones que habrá de regularizar son las siguientes:

1o. La concesión gratúita y en completa propiedad de las tierras baldías que el concesionario elija según se necesitaren con el objeto de introducir la colonización estranjera en Venezuela.

Las referidas concesiones estarán libres de todo impuesto.

2o. La concesión de todos los criaderos de carbón de piedra, descubiertos ó por descubrirse en Venezuela, propios de la Nación, mediante un derecho que se pagará al Estado sobre los productos netos de la explotación después de deducido el interés y la amortización del capital empleado. El mencionado derecho se determinará en la escritura de concesión.

3o. La concesión de todos los guanos y fosfatos de que pueda disponer el Gobierno en el continente ó en las islas de Venezuela y mediante un derecho que se pagará al Estado sobre los productos netos de la explotación y según se indicará en la escritura de concesión.

4o. La autorización única, esclusiva y gratúita de fundar en Ciudad Bolívar en Caracas ó en cualquier otro punto que se designe, de acuerdo con el gobierno, una fábrica de moneda en la que se convertirá en moneda del país todo el oro y plata de las minas venezolanas; á este efecto el Gobierno garantizará la prohibición de la esportación del oro y plata, sea en lingotes o sea en minerales.

5o. La concesión de la colocación del cable submarino entre las costas de Venezuela y el punto de las Antillas vecinas que mejor pudiese convenirle en caso que la concesión actualmente en vigor no se hubiese puesto á ejecución en el término estipulado.

La nueva concesión se hará en las mismas condiciones que la precedente y con una reducción de 50% en los precios de las tarifas establecidas para los despachos del Gobierno.

6o. La concesión por preferencia de todas las riquezas minerás propias de la Nación como minas de oro, plata, cobre, plomo, kaolín,

Escaneado con CamScanner

asfalto, mediante un derecho al Estado que determinará en las escrituras de concesiones después de percibido el interés y la amortización según los usos del país.

7º. La concesión única, exclusiva y gratuita de un servicio de vapores en los ríos Orinoco, Apure, Portuguesa, Arauca, Uribante y otras vías navegables, así como en los lagos de Valencia, de Maracaibo y de sus afluentes, como también en los puntos de las costas de Venezuela que mejor convengan a la canalización del río Tui.

Los transportes del correo personal y material del Estado se harán por medio de los servicios proyectados en las condiciones que se determinarán ulteriormente.

8º. La autorización por preferencia para establecer ferrocarriles de via ancha ó estrecha, de tranvias y carreteras ordinarias, á cuyo efecto como remuneración, el Gobierno se compromete á dar los terrenos necesarios para su emplazamiento y además á conceder grátis cierto número de kilómetros de terrenos en ambos lados de las vías que se establezcan.

9º. La concesión única y esclusiva de esplotación de los bosques del Territorio Amazonas y otros esplotables de Venezuela, mediante un derecho al Estado que se fijará ulteriormente y se pagará en efectivo ó en materias primeras á la elección del concesionario y en las condiciones arriba indicadas.

10º. La concesión de la esplotación esclusiva de quina en los Estados de Venezuela, mediante un derecho que se discutirá según se ha dicho más arriba.

11º. La concesión del derecho esclusivo de emitir obligaciones con lotes, segun se practica en Francia por la Ville de Paris y el Crédit Foncier.

12º. La autorización esclusiva y gratúita de crear todos los depósitos, mercados públicos, salas de venta con facultad de emitir cédulas negociables.

13º. La autorización esclusiva de fabricar dinamita y otros productos esplosivos análogos, en todos los estados de Venezuela, para lo cual el Gobierno se compromete á prohibir la entrada de dichos productos cuya manipulación podría ocasionar serios peligros.

14º. La concesión esclusiva y gratúita de la colonización de las islas del Territorio Colon, á condición de fundar en dichas islas y dejar al Gobierno á los veinte años, un muelle, una casa municipal, una iglesia, una penitenciaría y una población suficiente para entretener los cultivos existentes, cuya colonización el Gobierno se encargará de reglamentar.

15º. La concesión esclusiva y gratúita de establecer en Venezuela un depósito central de emigración destinado a emigrantes de todos los países á su llegada y á distribuirlos según las necesidades de los propietarios.

El concesionario tendrá derecho á emplear sus emigrantes en el cultivo de las tierras de su depósito central hasta que se haya verificado el reembolso de las cantidades que aquellos deban. Los propietarios que los contraten le pagarán los gastos de pasaje y mantenencia, así como la comisión que convengan.

16º. Las máquinas, instrumentos y accesorios propios á la esplotación de todas las concesiones acordadas al señor Eujenio Pereire estarán exentas de todo derecho de entrada ó de salida.

17º. La retribución de las concesiones que tienen dicho carácter será convenida entre el Gobierno y el concesionario ó sus apoderados, tomándose por base las retribuciones que se hayan estipulado anteriormente en casos análogos.

18º. El señor Eujenio Pereire tendrá siempre el derecho de ceder todas ó algunas de las precedentes concesiones, con tal que el cesionario ofrezca las garantías necesarias de moralidad y solvencia.

El señor Eujenio Pereire acepta las concesiones arriba mencionadas, y después que haya hecho examinar en el mismo terreno su importancia y valor y resulte favorable dicho exámen, se compromete á constituir en París una sociedad anónima francesa cuyo objeto principal será:

1º. La esplotación de todas las concesiones hechas por el Gobierno venezolano al señor Eujenio Pereire.

2º. El establecimiento y esplotación de grandes injenios para la fabricación de azúcar, de cigarros y otros productos.

3º. La creación de sierras al vapor, fábricas de ladrillos y otras industrias.

4º. Los préstamos hipotecarios sobre cosechas, mercancías, títulos y valores.

5º. El cambio y las operaciones de Banca á comisión.

6º. Las esplotaciones agrícolas, industriales y comerciales.

La referida sociedad se constituirá con un capital de diez millones de francos, representado por veinte mil acciones de quinientos francos cada una.

Estas veinte mil acciones se suscribirán en efectivo, y se cobrará al suscribirse una cuarta parte del valor de cada una ó sean ciento vein-

Escaneado con CamScanner

ticinco francos por acción. Además de las veinte mil acciones equivalentes al capital aportado se crearán veinte mil acciones llamadas acciones de gracia que se atribuirán al concesionario en representación de la cesión que éste hará á la sociedad de los privilejios arriba indicados.

Sobre los productos netos de la empresa se apartará después de haberse deducido todos los gastos jenerales:

1o. Cinco por ciento para formar el fondo de reservar prescrito por la lei francesa.

2o. La cantidad necesaria para pagar un interés de seis por ciento sobre el capital efectivamente desembolsado por las acciones.

A este efecto en caso de ser insuficientes los productos durante los primeros ejercicios, los intereses no pagados se aplazarán y pagarán en los ejercicios siguientes:

3o. Sobre las cantidades que queden libres después que se hayan apartado las arriba mencionadas, se apartará:

A. Diez por ciento que se destinará á la amortización de las acciones de capital, las que en este caso serán reemplazadas (después del reembolso de las cantidades entregadas) por acciones de gracia iguales á las veinte mil que se habrán entregado al cesionario.

B. Diez por ciento se destinará al Consejo de Administración para repartirlo entre sus miembros según aquel lo juzgue conveniente.

C. Ochenta por ciento que se distribuirá igualmente entre las cuarenta mil acciones de capital y de gracia sin distinción entre ellas.

El Consejo de Administración de la sociedad se compondrá de cinco á nueve miembros que se designarán en los Estatutos.

En caso de aumentarse el capital social se creará un número de acciones de gracia igual al de las nuevas acciones emitidas, de manera que aquellas sean siempre iguales en número á las acciones en capital.

Las nuevas acciones de gracia así creadas se entregarán gratúitamente al concesionario, ó á las que á dichas acciones tengan derecho, como suplemento del precio de aporte.

A la disolución de la sociedad, cuya duración será de cincuenta años ó en caso de disolución anticipada, se tomará sobre el activo neto la cantidad necesaria para reembolsar las acciones de capital en principal e intereses de seis por ciento y el escedente se distribuirá igualmente entre las cuarenta mil acciones de capital y de gracia sin distinción alguna.

El Gobierno de Venezuela promete todo su apoyo al concesionario para el exámen que se propone hacer practicar desde hoy, de las concesiones que está dispuesto a acordarle.

Hecho por triplicado en Paris, á diez y ocho de agosto de mil ochocientos setenta y nueve.

Por el Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela:

El Ministro Plenipotenciario
(Firmado) J.M. de Rójas.
Approuvé P'écriture

El concesionario
(Firmado) Eug. Pereire.

"Independientemente de que la instrumentación de las concesiones contempladas en el Protocolo dependieran de futuras y específicas negociaciones, que debían dar lugar a contratos parciales, una visión global de ese documento permite apreciar, por una parte, una disposición a contratar de manera irrestricta sobre cualquier renglón económico con posibilidad de ser explotado en el país, y en condiciones tan absolutamente favorables al "Grupo Pereire", que se tuviese la certeza de que éste concurriría efectivamente con sus inversiones, garantizando, de antemano, el éxito del proyecto; por la otra, una clara intención de marginar en las negociaciones a los sectores sociales que dominaban la economía interior. En efecto, si se observan las áreas sobre las cuales el Gobierno Nacional concedía o estaba dispuesto a ofrecer concesiones, se notará que no escapa a ellas ninguna de las que en aquel momento o en un futuro cercano, pudiera ser objeto de explotación en el país. Esto significa que el documento firmado amenazaba real y potencialmente cualquier actividad productiva desarrollada por iniciativa distinta a la de los Pereire y que por lo tanto, ningún sector social podía considerarse libre de los daños reales o potenciales que implicaba la puesta en práctica de este proyecto. Las concesiones de derechos exclusivos en todo el espectro de la actividad productiva amenazaba comprimir a los "empresarios" venezolanos (e incluso de otras nacionalidades) hacia renglones económicos desechados por los financistas franceses en los futuros".[43]

43. *Ibidem*, p. 19.

Escaneado con CamScanner

El Protocolo Rojas Pereire fue el primer proyecto de colonización de Venezuela en el período imperialista y el único proyecto, de los que se tienen noticia, de estas magnitudes. Los proyectos posteriores persiguieron más bien directamente el control financiero del país y, de cuyo estudio nos ocupamos en la primera parte de este capítulo. Finalmente es bueno señalar los mayoritarios intentos de los capitalistas franceses por penetrar la economía venezolana, las concesiones de este protocolo abarcaban casi todas las actividades económicas venezolanas descubiertas y las susceptibles de ser inventariadas; el documento establecía en la práctica un *nuevo régimen colonial* cuyo monopolio económico caería en manos francesas, y lo que es peor, la fatídica colonización hubiese sido promovida por los propios venezolanos.

Monopolios y Conflictos

EL PUERTO DE LA GUAIRA Y LAS INFRACCIONES DE UN MONOPOLIO BRITANICO

Los inversores extranjeros, preocupados siempre por realizar toda clase de beneficiosos negocios, no descuidaron en sus ambiciones la construcción y mejoramiento de los *puertos de Venezuela,* enajenando de esta manera las puertas de salida de la producción venezolana y adquiriendo de esta manera inmejorables posiciones estratégicas que incidían notablemente en la economía del país, al ejercer su acción directa sobre los fletes, colocaba a los productos de exportación venezolanos en condiciones de no poder competir con los similares de otros países. No está demás recordar aquí la dependencia de Venezuela de sus productos exportables y de sus puertos en consecuencia. A estas ventajas inmejorables se les sumarían las inherentes a la propia contratación, que como todas las que se dieron en el período, gozaban de las más jugosas prebendas. Se conjugaban así, una vez más, y en un solo torniquete, las intenciones onerosas del capitalismo extranjero.

La obra del puerto, muelle y el tajamar construido en la Rada de La Guaira fue contratada en Londres con fecha 21 de mayo de 1885 entre Guzmán Blanco, actuando como Ministro Plenipotenciario, con los Señores W. Henry Punchard, William Bell Mc Jagart, Francis William Lowther y William Charles Punchard, establecidos como contratistas en la ciudad de Londres bajo la razón social de Punchard, Mac Jagart, Lowther y Co.

Escaneado con CamScanner

Mediante este contrato el Gobierno concedió a estos británicos el derecho exclusivo *para construir, conservar y explotar* el expresado puerto, se fijó la suma de 600 mil libras esterlinas para la constitución de una compañía anónima y se acordó garantizar un beneficio de 7% sobre el capital invertido, pudiendo la empresa aumentar su capital sólo de 25 a 25 años de acuerdo con las exigencias de la obra. La duración del contrato se estipuló en un lapso de 99 años a contar de la fecha de la terminación de los trabajos. Con lo cual el contrato debía expirar en 1984, ofendiéndose así la dignidad nacional al permanecer en este sitio y por tiempo tan largo, ondeando la bandera británica entronizadamente. Pero hay algo más: "El Gobierno de Venezuela se compromete a no construir, ni ceder a ninguna persona o compañía el derecho de construir *otro puerto,* muelle o tajamar u obra semejante en la costa de La Guaira, y no permitir *el embarque o desembarque de pasajeros, mercancías o efectos, de otra manera ni en otro puerto* que se construya en virtud de esta concesión en la Rada de La Guaira".[1] De tal manera que si se hubiese mantenido en vigencia este contrato en la actualidad, mucho le hubiese costado al país el desarrollo de la navegación aérea al toparse ésta con tamaño monopolio.

Se fijó un plazo de 30 meses para la terminación de la obra, contados desde el día en que se hubiera iniciado, compensándose únicamente los atrasos o demoras ocasionados por accidentes, lo que se compensaría con una prórroga igual al tiempo perdido. La empresa se beneficiaría de la exención de toda clase de contribuciones nacionales; la propiedad de la parte de playa en la costa de La Guaira y el terreno que sea necesario para la construcción del puerto y las extensiones futuras; todo el terreno que segare en la ejecución de los trabajos, y el derecho de cortar y tomar de los bosques pertenecientes a la Nación, las maderas que necesitare la obra, así como, la arena, piedra y tierra. Como contrapartida la Empresa se comprometió a poner un faro en la extremidad del tajamar con todos los accesorios. Se comprometió a construir almacenes de depósito, establecer líneas férreas con locomotoras y vagones para conducir pasajeros y carga de los muelles a la aduana y de la aduana a los buques, a establecer las maquinarias que

1. Hemos obtenido el texto completo de la contratación en un Mensaje Especial de Andueza Palacios ante el Congreso en 1891 (subrayados nuestros).

se requieren para cargar y descargar los buques con mayor prontitud y establecer mecanismos para abastecer de agua a los buques. Se estableció un sistema tarifario, *que se cobraría al estar concluida la obra,* sobre la carga y descarga de mercancías y otros objetos; embarco y desembarco de pasajeros, por depósito y por derecho de faro. Los contratistas traspasaron este contrato a una Compañía anónima organizada en Londres, llamada The La Guaira Harbour Corporation, en diciembre de 1885 se comenzaron los trabajos de la obra; vale decir, dentro de los seis meses fijados contractualmente, trabajos estos que continuaron indefinidamente sin llegar a su terminación definitiva, hubo sí, una pequeña interrupción en 1887 por una marejada que destruyó el primer malecón que produjo una demora, pero que no fue óbice para la interminable conclusión.

La actividad de esta empresa puede resumirse como la *historia de las violaciones contractuales* desde el momento mismo de su instalación y es un elocuente ejemplo de la voracidad ilimitada ejercida por un monopolio.

El Gobierno venezolano, obligado como estaba a suministrar una quinta parte del capital a la empresa, procedió a entregarle 2.500 acciones del ferrocarril La Guaira a Caracas, equivalentes a Bs. 568.125 y le entregó con posterioridad Bs. 1.451.875 que suman Bs. 3.030.000 o sea 120.000 libras esterlinas, quinta parte de las 600.000 libras estimadas. El Gobierno cumplió así con su aporte, sin que la obra hubiese terminado. De tal manera que el Gobierno, actuando como copartícipe en la Empresa le hizo en 1891 una serie de observaciones a la Corporación, donde le señalaba las sistemáticas violaciones a la contratación original que resumió así:

1º. Al no establecer la empresa el servicio necesario "ocasiona inconvenientes para el transporte de las mercancías más frecuentes, dilaciones en el despacho de éstas y de los buques, pérdida de tiempo y gastos que perjudican notablemente al Gobierno, al comercio y a los particulares".

2º. Por el artículo 3º del contrato, la obra del puerto debía estar terminada 30 meses después de comenzados los trabajos, es decir en 1889, descontando la reparación de los daños ocasionados por el temporal. La empresa había tardado más de 60

Escaneado con CamScanner

meses, o sea el doble del plazo convenido ocasionando perjuicios al comercio.

3º. "La Corporación hace constante uso de canoas para la carga y descarga de los buques, porque descuida la limpieza o drenaje del puerto y por esta circunstancia no pueden atracar, exentos de peligro, los buques en el muelle y esto motiva recargo de gastos para la explotación".

4º. "El Gobierno tiene conocimiento, de que la Corporación ha lanzado al mercado de Londres una nueva emisión de 350 mil libras esterlinas en bonos de segunda hipoteca que afecta la obra construida con el capital primitivo, puesto que las acciones correspondientes a este capital han sufrido una gran rebaja, antes se cotizaban con una pérdida de un 10 a 20%. El Gobierno como tenedor de las 120.000 libras esterlinas que aportó en efectivo tiene una pérdida considerable".

5º. La nueva emisión eleva a la suma de 900.000 libras esterlinas el capital total de la obra y esto, además de lo que abruma el capital primitivo, ha sido llevado a efecto sin el debido conocimiento del Gobierno y en oposición a la letra del contrato que no acepta el aumento del capital sino de 25 en 25 años.

6º. Para que el aumento pudiera ser admisible y tener fuerza legal, se necesita, no sólo de la aprobación del Gabinete, sino también la del Consejo Federal y la del Congreso, puesto que dicha emisión implica una modificación sustancial del contrato.[2]

Nos hemos extendido en estos señalamientos por considerarlo de importancia, ya que a pesar de estos justos planteamientos los empresarios reclamaban el pago del 7% garantizado, y pasaron al Gobierno una relación de gastos del 7 de febrero de 1889 al 7 de febrero de 1890, sobre lo invertido en la primera sección "incluyendo en la cuenta gastos que por falta de elementos necesarios para el buen servicio del puerto han recargado la explotación".[3] En diciembre de 1890, por resolución del Ministerio de Obras Públicas, se nombró una comisión[4] para hacer un examen

2. *Ibídem*, p. 11 y s.

3. *Ibídem*, p. 14.

4. Comisión formada por José Herrera Irigoyen, Francisco Hernández Ustáriz e Ingeniero Ricardo Tovar.

sostenido sobre los hechos arriba señalados, así como para conocer de los costos, rendimiento bruto de la explotación en el año de la garantía, y la de los gastos de la empresa. Mientras el Gobierno esperaba el informe de la Comisión a objeto de clarificar la dudosa actuación de la empresa, el 20 de febrero de 1891 "El Financial Times" de Londres señalaba "Los accionistas de La Guaira Harbor Corporation autorizaron ayer a sus directores para levantar un empréstito que no exceda de £ 120.000 por estar pendiente el pago de los intereses garantizados por el Gobierno de Venezuela y crear para su seguridad hipoteca u otros bonos. Sir Andrew Clarke que presidió la reunión, trató extensamente sobre la posición actual de la Empresa y dio explicaciones suscintas respecto a los intereses garantizados insolventes".[5] Es decir, el mencionado A. Clarke, Presidente de la Compañía, hacía parecer al Gobierno como un deudor de intereses vencidos frente al que había que tomar precauciones, y, para preservar su seguridad, hace recaer sobre la obra nuevos compromisos. Al gobierno venezolano se le negaba así el derecho de verificar sus deudas frente al ostensible incumplimiento de la empresa. El mismo Sir Clarke sugirió que probablemente el Gobierno de Venezuela se abstendría de pagar los intereses garantizados y añade "Se presume que el objeto final de las investigaciones era la recuperación del Tajamar por el Gobierno, pero no vemos que sea ésta una razón para que se rehuse cumplir con un compromiso contraído"... "El Gobierno *está obligado a pagar una suma* anual suficiente a cubrir los intereses de los bonos".[6] Así se expresaba el representante de una empresa que no había cumplido con ninguno de sus compromisos. Luego añade con el estilo típico de chantajista resentido que utilizaban los empresarios y que encubría en el fondo, la prepotencia de poderoso inversionista. Así dice: "Hay en Venezuela tantas ocasiones para el empleo provechoso de capitales, tanto en interés de la República como el de los capitalistas ingleses que se aventuran; es conveniente que este Gobierno *desvirtúe todos los temores* que puedan abrigar aquellos que han invertido su dinero en empresas venezolanas".[7] En otras pa-

5. Ministerio de Obras Públicas. *Puerto, Muelle Tajamar de La Guaira*. Carta de Germán Jiménez del 14-III-1891, p. XVII.

6. *Ibídem*, p. XXVI (Subrayado del autor).

7. *Idem* (subrayados nuestros).

Escaneado con CamScanner

labras, el país debía pagarle a la Corporación lo que ésta solicitaba a sabiendas de su improcedencia, para mantener vigente *la confianza* de los capitalistas ingleses. Tal y como esperaba la comisión nombrada dictaminó: "Que la Nación ha cumplido por su parte, con escrupulosa exactitud, todas las obligaciones que le impone el contrato; y que por el contrario, la otra parte contratante ha fáltado a las suyas, tanto en lo económico, como en lo relativo a construcción y explotación de la obra; ya aumentando en un cincuenta por ciento, sin intervención ni conocimiento del Gobierno de la República y con infracción de estipulaciones expresas, la cantidad prefija como importe total de la obra; ya comprometiendo por su sola cuenta el crédito de la empresa, con la negociación de un empréstito que constituye una nueva e inexcusable infracción de aquellas estipulaciones; ora prorrogando a más del doble el plazo, que, so pena de caducidad del contrato, fue en él establecido por la terminación de los trabajos, sin que se hayan no obstante terminado; ora llevando a efectos estos con imperfecciones de trazado o de ejecución que, no sólo despojan al puerto de las condiciones de comodidad, facilidad y utilidad que debiera ofrecer para su uso, sino que, por la progresiva y rápida desecación de los fondeaderos, lo condenan a segura u no remota ruina, que no bastaría a evitar el más activo, permanente y costoso dragaje; ora en fin, ocasionando a la Aduana, a los particulares y al comercio, por falta de los indispensables elementos de acarreo y depósito de mercaderías y conducción de pasajeros y equipajes, dificultades, demoras y recargo de gastos que infieren grave lesión a sus respectivos intereses.[8] En relación al informe de la Comisión y refiriéndose a las cuentas, ya específicamente, Germán Jiménez apunta "en dichas cuentas aparece más bien un saldo favorable al Gobierno".[9]

8. Informe de la Comisión, en *Mensaje de Andueza Palacios*, pp. 21-11. El 6 de noviembre de 1890 el Administrador de la Aduana de La Guaira, el Sr. F. Escobar le escribe así al Ministro de Obras Públicas. La Corporación no tiene los elementos necesarios para dar cumplimiento a los trabajos de que se ha encargado, no emplea en el acarreo de las mercancías sino una sola máquina que no está en perfecto estado, los 12 vagones han perdido sus topes y están utilizando cadenas y sólo 270 peones que no trabajan permanentemente. La mercancía se aglomera en los almacenes y en las plataformas. "Ud. debe excitar a la Compañía constructora a que aumente el número de almacenes: de manera que la empresa cumpla las condiciones del contrato, en lo relativo a los almacenes, como en lo concerniente a la carga y descarga de los buques. Ministro de Obras Públicas. *Puerto, Muelle y Tajamar*, p. XVII.

9. Carta de Germán Jiménez, Caracas, 14-III-1891. *Ibídem*, p. XXVI.

Especial mención en la cadena de irresponsabilidades en la actitud de los empresarios, merece el asunto de las tarifas. En el convenio quedó establecido minuciosamente el asunto de las tarifas para embarque y desembarque de mercancías, animales o pasajeros, uso de muelle y faro, etc., tarifas éstas que empezarían a regir cuando la obra estuviese terminada. Pero, a pesar de que los contratistas nunca realizaron las obras completas, aplicaron las tarifas como si la obra hubiese sido concluida. Este hecho perjudicó notablemente el comercio del país y fue una constante fuente de conflictos con los Gobiernos. "En efecto, el flete de 1.000 kilogramos de café de cualquier puerto venezolano a los de Europa, es de 85 chelines, mientras que de los puertos brasileños a los de Europa es de 35 chelines".[10] Estos perjuicios ocasionados al comercio de importación y exportación del país por un monopolio extranjero, constituía una verdadera ofensa a la nación ya que en la práctica significaba un obstáculo insalvable. "Los impuestos se cobran por la letra de la tarifa, cuyos altos precios recargaban onerosamente los ramos del consumo, sin que sea una razón para tolerarlos impasiblemente"... "un impuesto tan crecido afecta más los intereses generales, que el pago íntegro del 7% garantizado".[11] Por otra parte la empresa tenía establecido una rebaja de 50% sobre los embarques del Gobierno y, en relación a este hecho, el Sr. Carlos B. Figueredo escribe a Cipriano Castro desde New York el 22-2 de 1900: "Por este vapor envío el Ministro de Hacienda dos cartas originales de los Señores Boulton, Bliss y Dallet, propietarios de la Línea D Roja y Funch Eddy y Co., agentes de los vapores holandeses, y con los cuales pruebo al Sr. Ministro la denuncia que le tengo hecha de que el Tajamar de La Guaira cobra sus derechos *por entero al Gobierno de Venezuela*, en todo embarque destinado a dicho Gobierno, siendo así que existe en el contrato la cláusula de un rebajo de 50% "... "Las agencias de los vapores aquí, al dar los precios de flete, agregan los derechos del Tajamar; de modo que, son ellas verdaderos agentes cobradores, *por adelantado* de esa Empresa".[12]

10. J.M. Herrera Mendoza. *Reminiscencias*. T. II, p. 148. Así se quejaba este autor en 1936.

11. Andueza Palacios. *Mensaje Especial*... p. 17.

12. *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores* Nº 15, nov-dic., 1961, año III, p. 119 (subrayados del autor).

Escaneado con CamScanner

Las sistemáticas infracciones de la Corporación fueron una constante fuente generadora de conflictos pero "Desgraciadamente, las justas reclamaciones que se hicieron y los juicios que se intentaron, terminaron por transacciones que más parecieron hechas con el propósito de consolidar legalmente la situación de la Compañía que con ánimo de defender los intereses de la República".[13] El Gobierno en cambio en virtud de las mencionadas transacciones, perdió las oportunidades de iniciar una verdadera y útil nacionalización de la empresa y el país tuvo que cargar con el farragoso monopolio hasta 1936; habían transcurrido 52 largos años del predominio de la odiosa empresa. Para la fecha los *muelles de Cumaná y Carúpano también continuaban en manos extranjeras.* El activo de la empresa que adquirió la Nación para poder disolver el contrato, montó la suma de 1.000.000 libras esterlinas (Bs. 21.000.000) que casi doblaba el capital estipulado en el convenio original".[14] Si el gobierno no hubiese realizado esta compra es muy factible que este puerto hubiese quedado en manos norteamericanas quienes habían manifestado interés en el negocio. El bochornoso pago no representaba el valor de lo invertido, lo que se convino en la práctica comprar, fueron los cincuenta años que faltaban para el vencimiento del contrato. Así habían enajenado el futuro del país aquellos gobernantes sin escrúpulos, que en connivencia con mercaderes extranjeros, poco les importó llegar a arreglos indecorosos y perjudiciales al bienestar de la Nación.

La construcción de muelles y puertos, así como la realización de mejoras en los canales de navegación fueron otorgadas también a concesionarios extranjeros. En 1894 el Ministro de Obras Públicas firmó un contrato con Norbert Paguet, representante de una firma belga, "Sociedad John Cockerill" para la construcción de cuatrocientos metros de muelle en Puerto Cabello, la primera sección se concluyó en 1897. La Aduana de Puerto Cabello, así como cuatro almacenes fue contratado por Eduardo Blanco a la compañía North American Construction Company a cambio de privilegios por 20 años de duración.[15] "Un contrato similar fue suscrito por

13. J.M. Herrera Mendoza. *Ob. cit.*, p. 149.

14. E. Arcila Farías. *Centenario del MOP*, p. 122.

15. Dalton en su obra citada señala la construcción de edificios en Puerto Cabello para una empresa británica, la Venezuelan Meat Products Syndicate, establecida para exportar carne congelada desde este puerto.

Andrés Himiob para la construcción de un muelle en Puerto Sucre para barcos de seis pies de calado, y como indemnización durante veinticinco años cobraría 37 céntimos y medio sobre cada 92 kg de peso que se embarcara o desembarcara, tanto de productos nacionales como importado"... "La construcción de los muelles, de la Aduana y de una vivienda anexa, en la Vela de Coro, fue objeto de un contrato con la firma Murray R.A. por un tiempo de doce años, autorizándole a cobrar una tarifa de uno hasta tres céntimos de bolívar por cada kg de peso importado, y un céntimo por cada kg de cabotaje".[16] La tarifa estipulada en el Puerto de La Guaira era de Bs. 2 por 100 kg de mercancías embarcadas o desembarcadas al costado del buque; la variedad de tarifas, así como la variable duración de los contratos da idea de la inexistencia de una política en el régimen de concesiones portuarias tal y como ocurrió con el resto de las concesiones del período; lo que sí pareció ser una constante fueron los privilegios otorgados en la explotación de bosques, exoneraciones de impuestos, etc. cedidos a las empresas como alicientes. Es decir, mientras el Gobierno venezolano caminaba sin rumbo aparente, los monopolios poderosos y exclusivistas seguían todos los mismos pasos sin variaciones sustanciales y bajo cuyo peso desaparecerían los más elementales sentimientos nacionalistas.

LOS NORTEAMERICANOS Y EL MONOPOLIO DE LA NAVEGACION

Los insaciables monopolios en Venezuela extendieron sus influencias hacia la navegación entre los puertos del país, y de estos puertos, con el extranjero. La navegación en el Lago de Maracaibo desde el régimen de Páez había sido privilegio de los norteamericanos, el régimen de Monagas en 1853 concedió al norteamericano Franklin C. Guillet el privilegio de navegar con barcos de vapor y a no interferir los barcos de vela. En 1863 Falcón adjudicó el monopolio de navegar por el lago al norteamericano Frederick Harris. Existió un monopolio entre Maracaibo y La Guaira y al parecer por la ingerencia de Curazao en el negocio, Guzmán Blanco decretó el cierre de los puertos de Maracai-

16. E. Arcila Farías. *Centenario del MOP*, pp. 122-123.

Escaneado con CamScanner

bo y La Vela y prohibió el comercio con aquella isla; esto motivó la ruptura con Holanda y privilegió el comercio de la zona. Guzmán Blanco con su olfato de sabueso, supo sacarle partido a la situación, manipulando a su favor el monopolio ejercido sobre la navegación del Lago. Aliado como era de la casa Mercantil Boulton y Compañía, le concedió en 1881 a la empresa naviera de los Boulton la "Compañía D Roja", el monopolio de la comunicación dentro del Lago; y para hacer el tráfico regular de carga y pasajeros entre New York, La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo. "El decreto –dice Manuel Briceño– destruía la navegación de los buques de vela que da alimento a gran parte de los habitantes de Maracaibo, arruinaba considerablemente aquella plaza y era de fatales consecuencias para las poblaciones de la Cordillera y de todo el Occidente de Venezuela; pero esto nada importaba desde el momento en que aquel negocio le dejaba una utilidad que se aprecia de $ 957.000 desde el momento en que podría agregar a ella, como lo hizo, el monopolio de la harina por medio del contrabando, pues cuando las embarcaciones de vela se veían obligadas a depositar los frutos de exportación en la Aduana de Puerto Cabello, y a tomar de allí los de importación, los vapores de Boulton hacían libremente el trasbordo a los vapores del mar, e introducían el contrabando de 300 sacos de harina por semana monopolizando así el artículo y obteniendo una utilidad de $ 4 por saco, o sean 230.400 durante el monopolio de la navegación de los cuales correspondían a Guzmán el 70 por ciento, que es la parte que él toma de las utilidades de la casa (se refiere a la Casa Boulton). El monopolio de la harina le dejó $ 161.280".[17] Este monopolio absoluto de la navegación dentro del Lago y sus alrededores duró cuatro años, perjudicando, además del comercio venezolano, también la región de Santander. La Compañía D Roja subsistió más de cincuenta años en su comunicación con el extranjero.

En relación con el puerto de La Guaira sabemos que en 1875 se celebró un contrato para la navegación entre ese puerto y Ciudad Bolívar al británico W.A. Pile (quien sería también un pescador de contratos ferrocarrileros). Es muy dispersa la información

17. Manuel Briceño. *Ob. cit.*, pp. 142-143. En 1875 se celebró un contrato con el Sr. Benito Roncayolo para la navegación dentro del Lago de Maracaibo; no sabemos cuál fue su destino.

obtenida sobre los monopolios navieros en Venezuela. Las referencias documentales, sobre las concesiones otorgadas hacen imposible cualquier intento de llevar a cabo una continuidad o desarrollo de dichas concesiones. Nos limitaremos aquí a señalarlas tal y como se han encontrado. En la navegación por el Orinoco se presenta la misma problemática para encontrar una secuencia, pero esta actividad desde muy tempranas épocas había tentado los intereses foráneos y se mantuvieron orbitándola por mucho tiempo. Desde 1847 "se declaró la navegación por los ríos de Guayana y Apure libre para la navegación a vela y, al mismo tiempo, la navegación a vapor se le concede, con derecho exclusivo, a una empresa particular y, al no cumplir ésta sus compromisos, el monopolio se transfirió a los ciudadanos norteamericanos Turpire y Beelen. Este hecho habría de repetirse en los gobiernos posteriores. 'En vez de permitir que el Orinoco y sus afluentes se viesen cruzados por vapores en competencia de todo pabellón, se prefirió el monopolio de una compañía americana, que, al cabo de veinte años, no tenía sino dos vaporcitos entre Angostura y Nutrias'. De esta manera la historia de la navegación a vapor en Venezuela, nació vinculada a los intereses monopólicos extranjeros".[18] Estos monopolios, al parecer, dejaban jugosas ganancias en las manos de los gobernantes de turno. En ese sentido Vicente Lecuna expresaba: "Otra causa tan destructura como las célebres terciarias ha sido el monopolio de la navegación del Orinoco mantenido casi constantemente por nuestros gobiernos por casi tres cuartos de siglo. Practicantes del peculado y del dolo sacrificaban el desarrollo del país por un plato de lentejas. Nosotros sabemos de un Presidente cuya participación en el monopolio sólo era de mil pesos mensuales. Otro, interesado en el privilegio quedó chasqueado porque su participación no la recibió con regularidad. Más adelante se estableció una compañía esencialmente criolla, funesta como sus predecesoras extranjeras en nuestra Guayana. Tal ha sido el error más grande de los Gobiernos de Venezuela".[19] Es decir, los privilegios otorgados a las empresas navieras frenaban el posible desarrollo de la navegación nativa; al mismo tiempo que la competencia de la navegación a vela. El pre-

18. Lola Vetencourt. *Ob. cit.*, p. 133.

19. Vicente Lecuna. El Caucho y la Navegación del Orinoco. *Revista de Hacienda* Nº 17, Año IX, dic. 1944, p. 66.

Escaneado con CamScanner

dominio tecnológico se le sumaba en este caso el régimen monopólico de las concesiones y la corruptela.

En 1872 Juan Francisco Pérez consiguió un contrato para la navegación por el Orinoco y posteriormente se asoció con Carlos Scandella domiciliado en New York y Jorge Trevirianus, con residencia en Trinidad fundaron la empesa Scandella y Cía. para explotar la navegación a vapor.[20]

En 1879 el francés Eugene Pereire, Presidente de la Compañía General Trasatlántica obtiene del llamado Protocolo Rojas Pereire "La concesión única y gratuita de un servicio de vapores en los ríos Orinoco, Apure, Portuguesa, Arauca, Uribante y otras vías navegables así como los Lagos de Valencia y Maracaibo y de sus afluentes, como también en los puntos de la costa de Venezuela que mejor convenga y la canalización del río Tuy".[21]

En 1881 el General Venancio Pulgar por carta informa haber constituido en Londres una Compañía denominada "Gran Compañía Venezolana" con un capital de £ 1.000.000, y entre otras Empresas por acometer, su contrato tiene la de la navegación del Orinoco y sus afluentes por una Compañía inglesa".[22]

Guzmán Blanco firmó en Londres en 1887 con el Señor Felipe Tejera un contrato para establecer una Casa de Moneda y una línea de vapores para el tráfico de cabotaje entre Ciudad Bolívar y los puertos habituales de la costa Oriental hacia La Guaira, pudiendo navegar por el caño Macaral.[23] Este contrato fue aprobado por el Congreso un año después. Por Decreto Ejecutivo se declaraba ese mismo año la navegación libre por el Orinoco y sus afluentes.

En 1891 el Sr. Pedro Manuel Olachec propietario de la Compañía "Estrella Roja del Orinoco" contrata con el Gobierno la navegación entre Ciudad Bolívar y Trinidad y en 1893 se le concedió permiso para navegar a través de los Caños Macarao y Pedernales, reservados para el comercio de cabotaje. Ese mismo

20. Luis Roncayolo. *El Río Orinoco y sus Afluentes*, p. 69.

21. Ver Artículo 7º del documento transcrito en el capítulo titulado: De la compra a la Venta de un País, p. 173.

22. Luis Roncayolo. *Ob. cit.*, p. 60.

23. *Ibidem*, p. 62.

año se constituyó en Inglaterra la Orinoco Shipping and Trading Company Limited para la navegación exclusiva de Ciudad Bolívar y Trinidad, y en 1898 esta empresa adquirió todo el activo de dos corporaciones venezolanas. El capital de esta empresa era de 100.000 dólares que eran poseídos en su mayoría por ciudadanos americanos. Al comprar la empresa extranjera las empresas venezolanas adquirió también una concesión otorgada a un inglés, conocida como concesión Ellis Grell que estipulaba el establecimiento de una línea de vapores entre Ciudad Bolívar, Curazao, Trinidad y Antillas Británicas. Dicha concesión tendría una duración de 15 años e incluía el permiso para navegar por los Caños de Macarao y Pedernales del Río Orinoco, no obstante que la ley general de Venezuela prohibía a los buques ocupados en el comercio exterior con Ciudad Bolívar navegar por otra parte que no fuera la Boca Grande de ese río. La empresa extranjera, sin embargo, *gozó del derecho exclusivo de navegar por los caños Maracao y Pedernales* hasta el 5 de octubre de 1900 que fue revocado el monopolio otorgado en 1893, para la navegación por los caños mencionados; al decretarse la libre navegación por los caños navegables del Orinoco se destruía así el antipático monopolio de la empresa; esta resolución tuvo una buena acogida por el público de la región del Orinoco. "Pero en diciembre de ese año 'The South American Journal' dice que la Legación Británica en Caracas ha protestado contra el Decreto del Gobierno Nacional que declara libre la navegación de los caños Macarao y Pedernales y demás caños navegables del Delta del Orinoco, porque dicho Decreto constituye, según su dicho, una violación del contrato que tiene la Orinoco Shipping and Trading Company".[24] Para el momento de promulgación del Decreto "sólo poseía la Compañía, por causa de una desgracia ocurrida a sus demás barcos en los turbados días de la revolución, un vapor utilizable para su servicio de La Guaira".[25] Pero mantuvo en plena actividad la navegación entre Ciudad Bolívar y Trinidad.

24. Luis Roncayolo. *Ob. cit.*, p. 66. La resolución tomada por el Gobierno fue la consecuencia de haberse declarado insubsistente el contrato Manoa por incumplimiento del contrato de 1883 otorgado a la Cireseus Fitzgerald y el posterior otorgado a Jorge Turball que involucraban a las empresas The Orinoco Company Limited y Manoa Company Limited.

25. O.E. Thurber. *Ob. cit.*, p. 127.

Escaneado con CamScanner

La Orinoco Shipping Company tuvo una destacada complicidad en la revolución de Matos, quien mientras esperaba que la insurrección se extendiera por el país, fijó provisionalmente su refugio en Trinidad valiéndose de la complicidad suministrada por los ingleses "...y con el apoyo de la Orinoco Shipping Company cuyos vapores Masparro, Apure, Guanare a veces son despachados a las playas orientales llevando contrabando revolucionario. El Gobierno de la Isla no oculta su apoyo y permite que los manifiestos de embarque de dichas naves, cuando se dirigen a zonas insurgentes, sean firmadas por Julio C. Lyon, agente comercial de la Revolución en Puerto España, mediando la circunstancia de estar acreditado allí un legítimo Cónsul de Venezuela".[26] Las implicaciones de la empresa en la revolución de Matos, le sirvió de pretexto a Castro para quitarle el derecho exclusivo de navegar por los caños Macarao y Pedernales. No obstante, este hecho "El 1º de abril de 1902, cedió y transfirió debidamente, por valor recibido, la Orinoco Shipping and Trading Company a la Orinoco Steamship Company", "...todo su activo de todo género y especie, inclusive sus privilegios y propiedades venezolanas, y todas las reclamaciones y demandas en su favor contra la República de Venezuela".[27] Esto dio origen a un desagradable litigio en la empresa que seis años más tarde supo imponernos la ruptura de relaciones diplomáticas con Estados Unidos.[28]

La Orinoco Steamship Company había sido constituida en 1902 conforme a las leyes de New Jersey, y al convertirse en heredera de la Orinoco Shipping, asumió también todas las reclamaciones que esta empresa le hiciera al gobierno venezolano en los conflictivos días del bloqueo imperialista contra nuestro país; por lo tanto, esta reclamación quedó sujeta a los Protocolos de febrero de 1903, que normaron el Arbitraje entre Estados Unidos y Venezuela. Así la reclamación de la empresa fue sometida al Tribunal Arbitral convenido, es decir, se nombró un comisionado por Estados Unidos y otro por Venezuela y un Tercero en Discordia, quien actuaría, en caso de discrepancia de los dos comisionados.

Lo reclamado por la empresa se puede resumir así:

26. Mariano Picón Salas. *Ob. cit.*, p. 118.

27. *Libro Amarillo*, 1907, p. 242.

28. Mariano Picón Salas. *Ob. cit.*, p. 109.

a) Por perjuicios y pérdidas causadas por la eliminación del derecho exclusivo de la navegación: 1.209.701,05 dólares.

b) Por deudas no pagadas en el arreglo sobre el contrato por el decreto del 10 de mayo de 1900: Bs. 100.000 ó sea 19.219,19 dólares.

c) Por daños y pérdidas sufridas por la Compañía durante la revolución: 147.638,79 dólares y por servicios prestados al Gobierno.

d) Por honorarios de abogados y gastos hechos para proteger sus derechos: 25.000 dólares.[29]

Habiéndose discrepado con las opiniones de los Comisionados se sometió la reclamación al Tercero en Discordia, nombrado por Holanda, que reconoció sólo 28.344,93 dólares (o sea un 2% del total), de los 1.401.558,03 que totalizaba la reclamación. Los dólares reconocidos eran por concepto de servicios prestados al Gobierno de Venezuela. "El Dr. Barge (Tercero en Discordia) rechazó todas las demás pretensiones de la reclamante, negándose especialmente a conceder daños y perjuicios por la anulación de la alegada concesión exclusiva..."[30] El Dr. Barge expuso tres razones para rechazar lo referente a la eliminación de dicho privilegio:

1º La concesión no confería el derecho exclusivo reclamado por la Compañía.

2º Por el artículo XIV de la concesión la empresa renunciaba a someter cualquier reclamación ante un Tribunal Internacional, quedando explícito el hecho de que cualquier reclamación debía hacerse en Tribunales venezolanos.

3º El traspaso de la Orinoco Shipping a la Orinoco Steamship no se había notificado al Gobierno de Venezuela como lo estipulaba el artículo XIII de la concesión.

La empresa insatistecha por el veredicto, pretendió someter nuevamente el asunto a otro tribunal de arbitraje. Con relación a este asunto, es conveniente señalar, que Venezuela había aceptado

29. O.E. Thurber. *Ob. cit.*, p. 129.

30. *Ibidem.*

Escaneado con CamScanner

todos los laudos que se habían dictado en su contra con motivo de las infaustas reclamaciones, e incluso, a pesar de haberlas considerado, la mayoría de ellas injustas, jamás dejó de pagar o solicitó otras apelaciones. En este caso, la anulación de un privilegio hecho con todas las de la ley, indignó notablemente a los empresarios, quienes se negaban a asumir su derrota. El Presidente Castro procedió "...con justicia al proclamar que el caso de la Orinoco Steamship Company es *res adjudicata*, por lo cual declina la solicitud de los Estados Unidos para considerar el asunto y someterlo nuevamente a otro tribunal de arbitraje"... "una reconsideración del caso no sólo implicaría un irrespeto a los protocolos de 1903, sino que constituiría también una injuria para el honor del árbitro holandés y de la Nación que lo nombró".[31] Con sobrada razón Castro más adelante se preguntaría: ¿Es que el arbitraje sólo se considera definitivo cuando favorece a la nación más poderosa?

La empresa reclamante prevalida de su influencia, ya que su principal propietario Mr. R. Morgan Olcott, estaba estrechamente emparentado con el Congresante de New York: J. Van Vechten Olcott y con el ex-Fiscal Judicial del mismo Distrito W.M.K. Olcott, involucró el Departamento de Estado en el asunto, a pesar de tener este organismo sobrado conocimiento sobre la ilegalidad y la arbitrariedad de la empresa. El asunto provocó tal malestar que fue causa de la ruptura de relaciones entre ambos países. La monopolización de las vías navegables en el Orinoco tuvo efectos demoledores para la economía, tanto es así, que para 1944 Vicente Lecuna se queja en este sentido: "Los efectos del monopolio fueron tan funestos a pesar de que cesó desde 1934..., no se han establecido empresas de navegación como a primera vista podría esperarse. La razón se encuentra fácilmente, no hay navegación porque no hay carga".[32]

LA CONSPIRACION DEL "CABLE FRANCES"

La implantación en Venezuela de una red de comunicaciones a través de cables, fue el producto de un monopolio que abarcó las comunicaciones submarinas con el exterior y la comunicación terrestre con el interior del país. Los privilegiados en esta actividad fueron los franceses de acuerdo con un contrato celebrado por Guzmán Blanco en junio de 1888. El servicio fue inaugurado en 1889.[33] "La comunicación submarina con París se efectúa por Brest, New York, República Dominicana y Curazao, de donde parten los cables para Venezuela. Uno va a La Vela y Maracaibo y el otro a La Guaira, donde toca bifurcándose la línea al Oeste hacia La Guaira y Puerto Cabello, y el Este de La Guaira hacia Carenero, Guanta, Cumaná, Porlamar y Carúpano. La tarifa por palabra de los Estados Unidos es un dollar y medio. Para despachos de prensa hacia la compañía un rebajo de 50%".[34] Se contrataron a su vez el establecimiento de comunicaciones por cables a varias regiones del país mediante el tendido de hilos terrestres telegráficos que se enlazaban a los cables marítimos, por eso existió la Compañía de Cables Telegráficos y la Sociedad de Cables Submarinos, conocidas simplemente, ambas, como Cable Francés.

Esta empresa a pesar de sus buenas entradas y de disfrutar de un jugoso monopolio, actuó ingratamente en la revolución de Matos. "Es cierto, el 'Cable francés' es una de las odiosas empresas monopólicas que prosperan en Venezuela merced a la política de excesiva benevolencia extranjerizante que puso de moda el General Guzmán Blanco".[35] La empresa prestó su protección y colaboración a Matos junto con la actitud complaciente de otras empresas y de los Gobiernos de Inglaterra y Francia, la isla de Martinica por ejemplo, sirvió de refugio a los llamados revolucionarios, fue en Fort de France donde se armó el Ban Ribg y donde Matos contrató sus tripulantes y parte de su oficialidad. El Cable francés en los días de la revolución cumplió una función obstruccionista y saboteadora frente al Gobierno, transmitiendo a los revolucionarios de Matos los más secretos mensajes del Gobierno, al mismo tiempo que transmitían primero a los re-

31. *Ibidem*, p. 175.

32. Vicente Lecuna. *Ob cit.*, p. 66.

33. El primer cable que se recibió en Venezuela anunció la muerte del Emperador de Alemania y la ascensión al trono de su hijo Guillermo II. En 1872 el Gobierno venezolano celebró un contrato con un señor Carlos Hahn para tender y explotar un cable submarino de La Guaira a San Thomas donde se empalmaría con el cable internacional. El contrato le garantizaba la exención de impuestos a los materiales requeridos, y tendría una duración de 21 años.

34. Nicolás Veloz Goiticoa. *Venezuela*, p. 544.

35. Mariano Picón Salas. *Ob. cit.*, p. 200.

Escaneado con CamScanner

voltosos las noticias más importantes. En septiembre de 1905 la Corte Federal disolvió el viejo contrato con la Compañía de Cable por sus implicaciones en la revolución Libertadora. Mediante un decreto del mismo mes, el Gobierno ordenó que funcionara solamente la estación del Cable de La Guaira, reservándose en consecuencia, éste, la comunicación entre La Guaira y el resto de Venezuela. El gerente del Cable francés, un tal Monsieur Brun preguntó ". . .si Venezuela pretendía continuar usando los cables costaneros que eran propiedad de la Compañía francesa", el Ministerio de Fomento responde prontamente que se reserva la sección costanera y de tierra. El ofendido Monsieur Brun respondió que considera la medida "Un atentado contra el derecho de propiedad y la libertad de industria garantizados por la Constitución". El Gerente Brun es expulsado del país y le sucede en la reclamación el Encargado de Negocios de Francia, Monsieur Oliver Tagny, hombre de monóculo y altivez, quien protesta a nombre de su gobierno las medidas tomadas por el Gobierno venezolano. El Gobierno francés se hace responsable de la actitud subversiva y revolucionaria de la Compañía y también de la falta de cumplimiento del contrato por la empresa. El Gobierno de Venezuela responde que "...no seguirá tratando asuntos de carácter diplomático y de buena amistad con el Gobierno francés por medio de su actual representante en Caracas señor Oliver Tagny, hasta que no haya recibido las explicaciones satisfactorias que requiere la buena amistad entre las naciones". Francia considera inadecuados e inaceptables los últimos términos de la carta. Después de un cruce de notas violentas Venezuela exige se le envíe un representante cuyas relaciones sean más gratas. En una carta del Gobierno de Venezuela a William H. Russell, nuevo Ministro norteamericano en Venezuela y que actuaba por orden de Washington, como mediador, el Gobierno le informa: "La protesta extemporánea, producida por el Gobierno francés, equivalía casi a un rompimiento intempestivo, y al desconocimiento de la soberanía de la República e independencia de sus tribunales de justicia para administrarla. En otros términos, venía a sacarse del procedimiento ordinario, el asunto del Cable Francés, para convertirlo, por salto, en asunto de carácter diplomático: no cabía, pues, la protesta en que el Gobierno francés asumía todas las responsabilidades de la Compañía de Cables, sin ser como quedó dicho, asunto que pertenecía todavía al orden diplomático".[36] En otras palabras, al responsabilizarse el gobierno francés de los desplantes de la empresa, colocó el asunto en el plano diplomático y se hacía el ignorante, al mismo tiempo, de las domésticas ingerencias de la empresa en los asuntos internos del país. Francia exige que se trate al señor Tigny como se trata en todas partes a los representantes diplomáticos, olvidando los vínculos de este señor con la conspiradora e indeseable empresa.

36. *Archivo Histórico de Miraflores* Nº 41-42, 1966, año VII, p. 220.

El asunto se encrespa cuando en 1906 la junta Clasificadora de Patentes fija la patente que la Compañía de Cable debe pagar a la Administración de Rentas Municipales en el primer trimestre del año, la empresa se niega a pagar y por orden del Gobierno se clausura la Oficina de Cable en La Guaira; en lo sucesivo las comunicaciones de Venezuela con el mundo debían hacerse a través de lanchas entre Venezuela y Trinidad. El Ministro norteamericano Russell comunica la ruptura de las relaciones diplomáticas de Francia con el Gobierno de Castro. La prensa en ese país enardecida clama por los abusos que se cometen contra los interes de los ciudadanos franceses y llegó a *plantear otro posible bloqueo a los puertos de Venezuela*, así como declarar un boicot a los productos agropecuarios venezolanos. M. Jacroux y Bourget, jefes de la empresa, son expulsados junto con Taigny quien con monóculo calado desafía la prohibición de subir a bordo de un trasatlántico francés que hacía escala en La Guaira, y, forcejeando con la policía violenta su entrada y no se le permite su descenso al altanero francés. Este señor Taigny, es bueno recordar, ya no era diplomático debido a la ruptura de relaciones de Francia con Venezuela. Francia responde expulsando al Encargado de Negocios de Venezuela en París, el Sr. Maubourget, que de paso era un ciudadano francés. "La situación es seria. La doctrina Monroe, según las últimas definiciones, no es para amparar desafueros, mala conducta, violación de los derechos humanos. Tanto trabajo para arreglar las cosas y el hombre de Miraflores no hace caso de advertencias, insinuaciones, buenos oficios. Por todas partes embrollos, conflictos. El Restaurador, con empeño digno de mejor causa, adquiere su reputación de ser 'La mayor molestia internacional de comienzos del siglo XX' ".[37] Es así como se consolida el derrumbamiento de la dictadura de Castro en don-

37. Enrique Bernardo Núñez. *Ob. cit.*, p. 152.

Escaneado con CamScanner

de el conflicto con los franceses, por la incidiosa empresa de Cable, actuó como detonante. Cuando Castro en abril de 1906 anuncia su retiro a la vida privada, Russell informa a su gobierno que "Se cree entre otras cosas, que este retiro se debe a Francia".[38] En estas circunstancias, el conflicto con el Cable francés precipitó la conspiración contra Castro. Al descontento parisino se añadiría el de Washington, Londres y Berlín. Se puso a su vez en marcha el cisma entre sus partidarios y como *Deus ex machina* se perfila Gómez como amigo de los enemigos de Castro. Los intereses extranjeros y Gómez como testaferro tendrán la última palabra.

EL MONOPOLIO COMPARTIDO DE LOS TELEFONOS

En el año de 1883 se inició en Venezuela el desarrollo de los servicios telefónicos. Alexander Graham Bell, inventor del teléfono, había registrado la patente correspondiente en Boston, el 14 de febrero de 1876, de manera que este norteamericano y útil invento llegó a Venezuela en sólo siete años. El 11 de junio de 1883 se celebró la contratación entre el Ministro de Fomento y el Sr. E.A. Derron representante de la Intercontinental de Teléfonos de New Jersey en virtud del cual esta empresa se comprometió a establecer líneas telefónicas en el interior de las ciudades, y entre las principales ciudades y pueblos de la República. Este contrato se conoció con el nombre de contrato Derron con duración de 15 años. Ese mismo año se conceden permisos para el establecimiento de algunas líneas telefónicas a Guillermo Golding, Ignacio Viana y Gerardo A. Borges. En enero de 1884 ya había comunicación entre Caracas y La Guaira, y estaban conectadas a la red todas las oficinas públicas de la Capital. "Para 1888 se había montado 776 aparatos telefónicos en Caracas, La Guaira, Valencia y Puerto Cabello. Tenía la empresa el día 30 de noviembre de 1890, 1474 suscritores".[39] En 1888 se estableció otra empresa norteamericana llamada la American Telephone Company, que introdujo al país 1.250 teléfonos, alambres y materiales necesarios, con las acostumbradas exoneraciones de impuestos. La empresa estableció líneas en Caracas, La Guaira, Antímano y Maracaibo, Ciudad Bolívar, San Cristóbal y Rubio.[40] En 1890 la empresa inglesa The Telephone and Electrical Appliances Company domiciliada en Londres se hace cesionaria del contrato suscrito en 1883 (contra Derron) entre el Ejecutivo y la Intercontinental de teléfonos de New Jersey. La instalación de las empresas telefónicas en Venezuela fue en consecuencia el resultado del otorgamiento de varias concesiones a diferentes empresas o particulares. En 1893 se le otorgó una concesión al General Abdón Otazo, "En virtud de la cual, se comprometía a establecer la comunicación telefónica en Villa de Cura, La Victoria, Cagua, Turmero, Maracay y Valencia u entre estas poblaciones y los caseríos y campos que le correspondan, en la Capital",[41] esta concesión sería por 25 años pero el contrato no fue discutido y aprobado por el Congreso. La concesión pasaría cinco años después a manos de la Venezuelan Telephone and Electrical Appliances Company (antes The Telephone and Electrical Applicances Company de origen inglés).[42]

Por otra parte, la empresa norteamericana recibe en 1894 una nueva concesión para instalar al Gobierno Nacional aparatos telefónicos en las oficinas públicas, para la fecha, la empresa también había cambiado de nombre pasando de American Telephone Company a American Electric and Manufacturing Company. Esta empresa y la Venezuela Telephone monopolizarían las comunicaciones telefónicas de Caracas. Una poseedora de la concesión Derron y la otra de la concesión Otazo. Para 1899 la concesión Derron había fenecido y la Otazo continuaba siendo ilegal por obviar su aprobación por parte del Congreso. El 22 de marzo de ese mismo año el Ministro de Correos y Telégrafos fue interpelado por el Senado de la República, refiriéndose al monopolio, en una parte de su intervención dice: "Desde la instalación del actual gobierno se ha visto con *odiosidad* y *repugnancia* toda clase de *privilegios* que no han hecho más que pesar sobre este noble pueblo y acabar con la libertad

38. *Ibidem*, p. 154.

39. *Boletín de la Riqueza Pública*, Nº 18, 7-11-1891, pp. 280-281. Las llamadas locales promediaban en Caracas 5.000 diarias, La Guaira 400, Valencia 450 y Puerto Cabello 200.

40. Las conexiones con Caracas ascendían a más de 2.000 y a 60 en La Guaira. *Idem*.

41. *El Libro de la CANTV*, p. 20.

42. En 1885 el Concejo Municipal del Distrito Sucre celebró un contrato con los norteamericanos C.V. Fitzgerald y Albert Eberhard para otorgarles el derecho exclusivo para establecer centrales de teléfono en el Distrito por 15 años. La Venezuelan Telephone and Electrical Appliances compró esta concesión.

Escaneado con CamScanner

de industria, proclamaba por nuestra carta fundamental"... "Encontré dos contratos privilegiados sobre el servicio telefónico, el uno llamado contrato Derron, celebrado en 1883 y el otro denominado contrato Otazo en 1893. Próximo a fenecer el contrato Derron, creyó el Ejecutivo Nacional llegada la oportunidad de celebrar nuevo arreglo con la Compañía".[43] Era, pues, esperado por la comunidad que después del señalamiento del Ministro con expresiones tales como "odiosidad", "repugnancia", "privilegios", fuera rechazado el contrato Derron, pero por el contrario, el monopolio telefónico siguió pesando sobre "el noble pueblo" y se autorizó una prórroga al contrato fenecido.

El problema de las tarifas también constituyó motivo de descontento entre el Gobierno y los usuarios del servicio. Sobre estas monopólicas tarifas el Ministro señaló: "Muchos fueron los esfuerzos desplegados por el Gobierno para conseguir rebaja de las tarifas, pero no pudo obtenerse nada de dicha compañía que alegando sus derechos se negó a hacer dicha rebaja".[44] El Dr. Nicomedes Zuloaga abogado consecuente de los monopolios extranjeros señalaba con referencia a la rebaja de las tarifas "...que la Compañía no ha estado nunca sometida a tarifas pues el contrato Derron no las establecía" –y agregaba– "...los precios fijados por la Compañía son baratos bastando para probarlo compararlo con la de otros lugares".[45] No obstante haber fenecido el contrato Derron y ser el juicio del Senado favorable al establecimiento de nuevas tarifas, el contrato fue renovado en las mismas circunstancias, así se expresó el Senado: "El Ejecutivo debe y puede determinar, con los contratistas las tarifas, y cuando aquéllos no acepten, ni quieran someterse al Gobierno, deben renunciar a los goces de los privilegios".[46] El Dr. Zuloaga apuntaba "Las ventajas especiales que el Gobierno da a ciertas Compañías, no pueden considerarse sino como un aporte o consideración de él al establecimiento de una industria: pero luego de creada ésta es claro que toda interferencia sería inconstitucio-

43. *El Tiempo* Nº 1786. Caracas 28-3-1899 (subrayado del autor).

44. *Idem.*

45. *El Tiempo*, Nº 1791, Caracas 5-4-1899. Nicomedes Zuloaga lo encontramos en este estudio también como abogado de los asfalteros y de los empresarios británicos del cobre, siempre del lado de los empresarios extranjeros.

46. *El Tiempo*, Nº 1786, Caracas 23-3-1899.

nal, como que dañaría derechos adquiridos. Gozaría entonces de preferencia la Compañía de teléfono en virtud del nuevo convenio".[47] La renovación del contrato Derron 1899 por una parte, y la legalización del contrato Otazo 1898 mediante un convenio celebrado por Edgar A. Wallis (representante de la Venezuela Telephone) y el Gobierno que mejoró la condición jurídica de la concesión y se consolidó el monopolio de las empresas telefónicas. ¿Qué perdía el gobierno con dejar fenecer el contrato Derron? ¿Por qué desplegó tantos esfuerzos en obsequio de uno de esos privilegios que según la frase del funcionario público (se refiere al Ministro), se han visto con odiosidad y repugnancia?[48] Las respuestas a estas preguntas y el triunfo de los monopolios una vez más, son el producto del atenazamiento que padeció el país por parte de los empresarios extranjeros. Cuando se intentó, enfrentárseles con posiciones definidas, como en los casos señalados en el Gobierno de Castro, se estremecieron los centros imperiales y el país fue sometido a estridentes humillaciones. Coexistir con los monopolios y lucrarse de ellos, mediante la corruptela, resultaba más cómodo.

"Según la Memoria del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio de 1899, había entonces en Venezuela 12 compañías de teléfonos que usaban 5.214 kilómetros de alambres y giraban un capital total de Bs. 375.000".[49] Dalton en su obra citada editada en 1912 señalaba para la fecha, la existencia de 120 empresas de las cuales sólo 10 eran propiedad del Estado, el resto estaba en manos particulares. "La British Telephone Company tiene una buena central en Caracas, con líneas troncales que se extienden a las principales ciudades del *Centro;* la misma empresa presta servicio telefónico en Ciudad Bolívar".[50] La instalación de una red telefónica en el país sin dudas debió resultar un negocio atractivo ya que se mantuvo dentro de concesiones privilegiadas, y permanecieron por mucho tiempo. La empresa británica Telephone Properties Limited, heredera de la británica Venezuelan Telephone and Electrical Appliance Company Limited por ejem-

47. *El Tiempo*, Nº 1791, Caracas 5-4-1899.

48. *El Tiempo*, Nº 1788, Caracas 1-4-1899.

49. Veloz Goiticoa. *Venezuela*, p. 543.

50. Leonard Dalton. *Ob. cit.*, p. 254.

Escaneado con CamScanner

plo, sus dividendos ordinarios "...fueron de 5% en 1923 y 8% por cada año en los próximos 7 años; en las dos décadas comenzando en 1940 el promedio anual fue de 5,5% subiendo este promedio a 3,35% por 60 años de la existencia de la compañía. . .".[51] La prolongada permanencia de la empresa la hemos señalado a fin de demostrar el saludable desarrollo que adquieren los vampiros cuando éstos se encuentran bien alimentados.

INGLESES Y TRANVIAS DE CARACAS

El 28 de octubre de 1882 se inauguró el tranvía de caballos en Venezuela, "La Empresa Tranvías de Caracas" también fue objeto de contratación. Pero cuando la luz eléctrica desplazó al gas y al kerosene. "Un buen día apareció Mr. Ludford rompiendo calles, sembrando postes, torciendo rieles y asustando a los viejos con grandes cartelones de hilos dorados". Para 1905 una compañía inglesa consigue prontamente un contrato para la explotación de los tranvías eléctricos. La United Electric Trainways of Caracas Limited se organizó para electrificar el sistema de tranvías. Ludford escogió como administrador de la empresa a Don Eugenio Mendoza. La Junta Directiva de la Compañía de tranvías estuvo compuesta por Nicomedes Zuloaga, Edgar A. Wallis, Albert Cherry y E.H. Ludford, el capital fue de 5 millones de bolívares. La experiencia de Eugenio Mendoza y de Edgar A. Wallis se remontaba a la época de los tranvías de caballitos. El Sr. Wallis debió tener estrechos vínculos con el capital inglés ya que fue representante de la Venezuelan Telephone y Electrical Appliances Company Limited, empresa monopolizadora del sistema telefónico en Caracas. Wallis había venido comprando desde 1903 la mayoría de las acciones del Tranvía Bolívar (establecida en 1886) y se quedó administrando la empresa. En 1905 adquiere el Tranvía Caracas (establecida en 1882) y la Compañía de Ferrocarril Caracas (inaugurada en 1883) que comunicaba a Caracas con la "vecina población del valle". Para 1907 se unificaron estas concesiones en una sola y se da por terminada la fusión de las antiguas compañías de tracción de sangre. "Desde 1908 la compañía ofreció 13 líneas y una que se prolongó hasta la vecina población de El Valle, la flota contaba con 40 unidades, cada carro transportaba 38 pasajeros, fue el principal medio de transporte colectivo durante 35 años del presente siglo.[52] La Compañía Anónima Tranvías Eléctricos de Caracas "dio paso a altos dividendos en un corto período, para las acciones ordinarias que montaban a un valor nominal pagado de 170.000 libras. Desde que fue pagado el primer dividendo en 1913 hasta 1927 el promedio anual fue de casi 9%".[53] Desde 1910 habían aparecido en el mercado venezolano los primeros automóviles norteamericanos que acaparon el mercado. En 1911 se estableció la primera firma distribuidora de automóviles a cuya cabeza estaban William H. Phelps y Enrique Arvelo, que poseían la exclusividad de la venta del Ford. El automóvil sin lugar a dudas, independizó los transportes de la ciudad, al conquistar una mayor libertad de movilización, en una mayor área de acción; los tranvías no pudieron soportar la competencia y desaparecieron. Dignos representantes de la oligarquía caraqueña supieron aprovecharse del invento automotriz en la rama de la comercialización.

EMPRESAS DE SERVICIOS Y COMERCIALIZACION: DE LA DISCORDIA A LA DEPREDACION

El sistema de monopolizar las actividades económicas en Venezuela fue una constante, y este fenómeno se dio, por supuesto, mayoritariamente en el otorgamiento de privilegios a los extranjeros, tuvieran o no respaldo económico. A objeto de complacer a los cortesanos del régimen de turno, fue frecuente el otorgamiento de contratos a venezolanos que luego pasaban también a manos extranjeras. Hubo a su vez una serie de actividades sometidas a régimen monopólico "...como el de los cigarrillos en que un contratista fantasma —el señor Francisco Chenel— otorga acciones para un pequeño grupo de privilegiados del sistema; el de aguardiente con el que se premia a presidentes de Estado y comandantes de armas; el de los fósforos y el del expendio de carne".[54] Existió el monopolio de la dinamita, el del

51. Fred J. Rippy. "Rainbow Chasing in the Tropics: British Economic Activities in Northern America". *Inter American Economic Affairs*, Vol. VI, 1952, p. 76.

52. *Evolución del Transporte en Venezuela*, p. 22. En Carúpano existió otra empresa de tranvías de nacionalidad francesa.

53. Fred J. Rippy. "*Rainbow Chasing*"... p. 77.

54. Mariano Picón Salas. *Ob. cit.*, p. 213.

Escaneado con CamScanner

alcohol, del carbón, de ganado, etc. Surgen monopolios en todo el territorio nacional mediante concesiones o licencias con el privilegio de explotar actividades industriales o servicios, que mediante dispensas del fisco, constituían una fuga fiscal para la nación y, al mismo tiempo que aprovechaban de las ventajas de la cautividad del mercado se beneficiaban de los bajos salarios.

Existió una empresa británica que monopolizaba, simultáneamente, la explotación de sal y la fabricación de fósforos del país. Se llamó La Salt Monopoly Limited. "Desde el promedio de 1883 se explotaron por contratos las salinas de Venezuela hasta que en virtud del Decreto Ejecutivo de 30 de setiembre de 1886 reasumió el Gobierno la administración de este importante ramo de la renta nacional".[55] No sabemos mediante qué mecanismos la explotación de las salinas cayeron en arrendamiento en manos de Sr. Albert Pam quien en octubre de 1905 pide permiso "al Ejecutivo Nacional, para traspasar el contrato de 23 de octubre último, sobre arrendamiento de las salinas de la República, a la Sociedad 'Sales de Venezuela, Venezuelan Salt Monopoly Limited'"... "El General Cipriano Castro ha tenido a bien acceder a dicha solicitud".[56] El contrato tendría una duración de diez años prorrogables con un canon de arrendamiento de tres millones y medio de bolívares anuales, cuando las ventas por consumo interno llegara a los 16 kilogramos, la empresa pagaría además Bs. 0,20 por cada kg que excediera esa cantidad. La producción de sal debió ser un negocio próspero, de 1873 a 1890 —por ejemplo— las salinas produjeron Bs. 14.320.132.[57] Durante el año de 1901, la cantidad de sal exportada de las salinas o minas del Zulia en Venezuela, alcanzó 3.363.500 kg, produciéndole a la Nación por los derechos la suma de 978.537 bolívares.[58] En el año 1906-1907 las salinas produjeron al país Bs. 3.500.000 conforme a lo convenido, en el año económico 1908-1909, se produjo Bs. 5.119.263.[59] El año de 1908, o sea

55. *Boletín de la Riqueza Pública* Nº 7, 29-8-1891.

56. *Gaceta Oficial* Nº 9611. Año XXXIV. 8-11-1905.

57. Según datos del Anuario Estadístico de 1891 citado por el *Boletín de la Riqueza Pública* Nº 7, 29-8-1891, p. 103.

58. Nicolás Veloz Goiticoa. *Ob. cit.*, p. 243.

59. Ramón Veloz. *Ob. cit.*, p. 281 y p. 289.

en sólo tres años de actividad de la empresa, Castro decretó la anulación de los contratos de la misma, tanto para la producción de sal como para la de fósforos.

Merece detenernos un poco en el monopolio de la fabricación de fósforos cuya producción estuvo sometida a control monopólico en varias oportunidades. En 1901, el Ejecutivo Nacional le confería, mediante contrato, a Pablo Giussepi Monagas, el monopolio exclusivo de la fabricación de fósforos, quien debía pagar Bs. 600.000 anuales. Al mismo tiempo se prohibía en todo el país el comercio de fósforos que no hubiesen sido fabricados o importados por el contratante, a quien se le exoneraba del pago de impuestos nacionales. El contrato fue transferido en 1904 a un Sr. Manuel V. Tejera, quien lo traspasó en términos de un mes a la Compañía Anónima Fábrica Nacional de Fósforos, esta actividad pasaría a ser monopolio inglés. Cuando Castro decidió a fines de 1907 la anulación de los contratos, y, todavía no había ocurrido el decreto respectivo y en julio de 1908 la Venezuelan Salt Monopolio responde a Castro desde Londres, manifestando su abierto desacuerdo en el asunto. Sobre el problema de la sal la empresa respondió que consideraba injusta la anulación del contrato ya que "...el contrato se ha cumplido fielmente; y mientras de una parte el costo de la sal no se ha aumentado al consumidor en ningún modo, por la otra parte, los ingresos que el Tesoro percibía por este concepto aumentaron considerablemente".[60] Igualmente la empresa protestó la posible anulación del monopolio de la fabricación de fósforos; que según la opinión del Gobierno "éstos eran de muy mala calidad, al mismo tiempo que la fábrica generaba pocos ingresos". El Secretario de la empresa respondió señalando datos de un informe de auditoría. "En dicho informe se declara que las ventas que durante el año anterior alcanzaron a 152.905 gruesas habían llegado en el año que terminó en 31 de agosto de 1907 a la cantidad de 184.610 gruesas o sea un aumento de 31.705 gruesas. La producción también había manifestado un aumento pasando de 156.702 gruesas en 1806 a 209.456 gruesas en 1807".[61]

60. Carta de T.M. Chermail a Cipriano Castro, Londres, 21-1-1908. *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores* Nº 44, septiembre-octubre, 1966, p. 68.

61. *Ibidem*, p. 70.

Escaneado con CamScanner

La ambición desmedida de Castro posiblemente estimuló la anulación del monopolio, que al decir de los concesionarios, eran empresas prósperas. La mayoría de las acciones de la empresa salinera eran propiedad del gobierno, pero en el caso de la empresa monopolizadora de la industria de los fósforos, estaban en manos del Sindicato británico. Llama a reflexión el hecho de que estas empresas, posiblemente no necesitadas de una alta tecnología, o de grandes inversiones de capital, no fueran explotadas por nacionales. La inversión extranjera bien se explica en aquellas empresas de complicada tecnología o que requerían una sustancial inversión como en el caso de los ferrocarriles, pero la entrega, en condiciones monopólicas, de la extracción de sal —por ejemplo— actividad que podía lograrse con técnicas muy simples, resulta casi inexplicable. Los capitales nacionales, por pequeños que hubieran sido, bien merecían aventurarse en otras actividades. Aquellos que arriesgaron sus fortunas en ciertas actividades vieron sustancialmente compensados sus esfuerzos, como ocurrió con los banqueros. Contra la falta de iniciativas del capital nacional, dice Zumeta "Debe bastar, de consiguiente, en el período inicial o de convalecencia, el capital nacional. Pero éste, aleccionado por la espantosa tradición del despojo vive en el remanso del agio y de fáciles especulaciones hipotecarias, y no se aventura a la explotación de la riqueza pública, ni al implantamiento y ensanche de industrias patrias, de las industrias madres, la agricultura y la cría, porque teme la exacción y la violencia".[62]

Venezuela no solamente fue castigada por los monopólios extranjeros, las empresas de nacionales también fueron cómplices del estrangulamiento al país. Un buen ejemplo lo constituyó la *Compañía de Gas y Luz Eléctrica de Caracas*. En el país durante un cuarto de siglo se utilizó el alumbrado de kerosene. En las últimas décadas del siglo XIX, se comienza a usar el gas, aunque se continuó usando todavía el kerosene. "La iniciativa para establecer en Caracas el alumbrado por gas corresponde al señor Henry Lord Boulton quien, con la ayuda del Presidente Guzmán Blanco, fundó en 1881 una compañía en la que participaron el propio Guzmán, el señor Manuel Antonio Matos, el señor Luis Vallenilla y otros capitalistas venezolanos. Su presidente fue el

62. César Zumeta. *El Continente Enfermo*.

señor Guillermo Santana".[63] Apenas se habían comenzado a instalar los gasómetros y las tuberías para el nuevo alumbrado de Caracas, cuando apareció la luz eléctrica en 1883, llegó el momento en que coexistían los sistemas modernos y los antiguos.[64] La Compañía Anónima La Electricidad de Caracas fue fundada en 1895 e inaugurada en 1897. "En 1895 Ricardo Zuloaga instala la primera planta eléctrica del valle de Caracas, argumentando, implorando, insistiendo como un condenado, aquel hombre que carecía de recursos lograría que algunos potentados de Caracas de entonces suscribieran las acciones que venía proyectando su fantasía".[65] La Compañía de Gas y la Luz Eléctrica de Venezuela suministraban el servicio de alumbrado únicamente y La Electricidad de Caracas la fuerza motriz.[66] La duración del contrato sería por 5 años.

El 27 de julio de 1899 el Presidente Ignacio Andrade dirige una carta a Manuel A. Matos donde le acusa de oscuras manipulaciones de la Compañía de Gas y de la Luz Eléctrica de la cual era Presidente, y le dice "...debo explicar a Usted con toda claridad, que no ignoro la influencia por Usted ejercida, no sólo en esa compañía, sino también en otros institutos de Caracas cuya hostilidad contra el Gobierno es notoria y destituida en absoluto de patriotismo. La publicación que da motivo a este incidente (se refiere a una publicación de la Compañía contra el Gobierno) es una falta de respeto y consideración, que yo estimo tan subversiva como agresiva".[67] La carta termina exigiendo explicaciones satisfactorias. No conocemos el origen de este incidente, pero otro espisodio con la misma empresa ocurriría en 1905; la empresa finalmente pasaría a manos del Gobierno en 1906. Desde 1901 se firmó un contrato entre el Concejo Municipal y la Compañía de Gas y Luz Eléctrica, mediante

63. *La Electricidad de Caracas*, p. 4.

64. La evolución se da desde las velas de parafina y esperma de ballena, el mechero argaud, el quinqué con tubo de vidrio, las distintas formas de alumbrarse con kerosene, el gas con sus mecheros incandescentes y finalmente la luz eléctrica.

65. Domingo Alberto Rangel. *La Oligarquía del Dinero*, pp. 159-160.

66. La Electricidad de Caracas y la Compañía de Gas y Luz Eléctrica llegaron a ciertos acuerdos, mediante un contrato la nueva empresa se comprometía a suministrar 300 H.P. de fuerza por 12 horas cada noche.

67. Manuel Antonio Matos. *Recuerdos*, p. 142.

Escaneado con CamScanner

el cual la Compañía se comprometía a establecer en Caracas el alumbrado eléctrico, el contrato tendría una duración de 20 años y éste expresamente estipulaba la condición de monopolio de este servicio, y como era costumbre, la empresa podía importar libremente sus insumos y estaría exceptuada de pagar impuestos. En 1905 la Municipalidad de Caracas se había atrasado en los pagos a que estaba obligada con la empresa, que establecía una remuneración de Bs. 900 diarios por el alumbrado de la ciudad y posteriormente se llegaría a 950 por la extensión de las líneas. Según alegaban los empresarios, esto imposibilitaba la compra de insumos requeridos. Los extranjeros miembros de la Junta Directiva fueron los más reacios a buscar algún arreglo con el Gobierno. "La Compañía de Gas poseía muchos suscritores morosos y uno de éstos era precisamente el Concejo Municipal, el cual si se ha de dar crédito a lo que se dijo entonces, hacía el juego al General Castro en su deseo de apoderarse de aquella empresa. La crisis prodújose al fin cuando la Compañía de Gas, prácticamente asfixiada, resolvió demandar a la Municipalidad por la cantidad de Bs. 364.000 que le debía y se negaba a pagarle"... "La Municipalidad contrademandó a la Compañía por el incumplimiento de su contrato y ésta, viéndose acorralada, decidió jugar su última carta en una circular por la que anunciaba la brusca paralización de sus servicios".[68] Frente al hecho de dejar a oscuras la Capital "El Combate" decía: "La noche del día 6, debía permanecer envuelta la Capital en sombras pavorosas, según el criterio de la Dirección de la Compañía, importándole a ésta muy poco, que el crimen acechase en las tenebrosidades de las tinieblas y que la naturaleza envolviese en gasas negras a los hombres y a las cosas por carecer de un manojo de luces artificiales camino civilizado"... "Pero el Gobierno Restaurador no es de esos a los cuales se les arrastran cueros como se dice vulgarmente".[69] La consecuencia inmediata de este hecho fue la consideración por Castro como un asunto de "orden público" motivo por el cual, el Estado tomó a su cargo la administración de la empresa designando como administrador al General Emilio Vicente Valarino, Director de Telégrafos Nacionales. La Electricidad de Caracas no sufrió ningún menoscabo a causa del

68. *La Electricidad de Caracas*, p. 20.

69. *Ibidem*.

conflicto, por el contrario. "El auge de la Electricidad de Caracas fue vertiginoso. A principios de siglo ostentaba un capital de un millón y medio de bolívares. En 1915 ya contaba con siete millones. De allí en adelante, con una Caracas que se expandía alentada por el petróleo cuya llegada no tardaría, su capital crece en flecha. Por el volumen de sus inversiones y por la significación del servicio que presta la Electricidad de Caracas, es desde entonces la más importante empresa existente en el país".[70]

Otro servicio capitalino que cayó en manos extranjeras fue el servicio de aguas. El primer *acueducto de Caracas* distaba mucho de parecerse a los maravillosos acueductos romanos confeccionados muchos siglos antes; consistía en simples acequias que atravesaban por los solares de las casas a donde acudían los habitantes a recoger el agua necesaria. En 1874 se inaugura pomposamente por Guzmán Blanco el tercer acueducto de Caracas que tenía por fuente el río Macarao. En 1887 se firmó un contrato con el duque de Morny mediante el cual éste se comprometía a construir una tubería desde Macarao al Calvario y debía a su vez arreglar y organizar la distribución de agua en la ciudad, la concesión sería por 30 años, pero fue anulada al segundo año. Con José Antonio Salas y Felipe Tejera, Guzmán Blanco suscribió un contrato para la construcción de un sistema de cloacas y alcantarillado de Caracas, que fue improbado por el Congreso en 1888. El 11 de julio de 1890 se firmó un contrato con un consorcio belga "...para la distribución y canalización del agua potable en la ciudad de Caracas y para construir una red de cloacas y desagües"... "una y otra sometidas a los planos que el contratista presente a la Gobernación del Distrito Federal"... "La duración del contrato será de 40 años a contar desde la conclusión de la obra, se le acordó exoneración de los derechos de aduana para el material de útiles necesarios".[71] La Compagnie Générale des Eaux de Caracas, con asiento en Bruselas, firmaría un segundo contrato posteriormente para la construcción de un segundo tubo de Macarao al Calvario. "No están claras las razones que movieron al Gobierno a tomar esta decisión, pues por

70. Domingo Alberto Rangel. *La Oligarquía*... p. 160.

71. Germán Jiménez. *El Contrato de Aguas y Cloacas* (folleto).

Escaneado con CamScanner

una parte había presión pública por ser muy numerosas las quejas sobre el servicio de agua, debido a las continuas interrupciones que afectaron a la población. La compañía Belga se hizo antipática ante los ojos de los usuarios y el clamor contra ella llegó hasta el gobierno central que hizo bandera de esa causa y por boca del Presidente Crespo anunció la determinación de asumir las obligaciones de aquélla".[72] En 1903 encontramos a esta empresa entre las reclamantes después del episodio del bloqueo. Venezuela protestó la comisión mixta establecida para el estudio de la reclamación, sobremanera, por la actitud asumida por el Tercero en Discordia quien dictó sentencia en la reclamación presentada por la compañía contra Venezuela "...condenando a ésta a pagar la suma de Bs. 10.565.199 en oro y en la forma que preceptúa el artículo V del Convenio celebrado en Washington en marzo del corriente año. Dicho fallo, que desestima en absoluto todos los derechos alegados por Venezuela, están en contradicción con hechos que constan comprobados del respectivo expediente y constituye una manifiesta violación de los principios de equidad, que deben informar todas las decisiones de ese tribunal, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1º del referido convenio".[73] Lo que se protestaba en síntesis era la validez de una sentencia dictada por un Superárbitro que se había extralimitado en sus facultades porque había quebrantado el contrato suscrito en los protocolos.

Otras empresas constructoras de acueductos también plantearon reclamos en esa oportunidad. Son ellas:

72. Eduardo Arcilla Farías. *Historia del MOP*, p. 168.

73. *Libro Amarillo*, 1907, p. 70.

Empresa	Reclamado	Reconocido
Acueducto de Ciudad Bolívar (norteamericana)	$ 345.700	3.000
Acueducto de Maracay (norteamericana)	$ 11.152	———
Acueducto de La Guaira (francesa)	$ 66.683	45.743
Acueducto de Caracas (belga)	$2.628.542	2.113.040

FUENTE: Fred J. Rippy. "The Venezuelan Claims Settlements". *Inter American Economic Affairs*, p. 73.

La empresa belga a pesar de haber operado por muy poco tiempo fue la tercera de las empresas reclamantes por el montante de sus aspiraciones después de la empresa Manoa y el ferrocarril francés. El país, mediante la política de concesiones puso en manos extranjeras servicios vitales y fundamentales del país, suscribimos a continuación las palabras de César Zumeta que describen dramáticamente esta situación: "...por el afán de contratos con especuladores extranjeros hemos estimulado las más voraces formas del peculado, y por el monopolio hemos ahogado en la cuna de las industrias; nos hemos hecho tributarios de banqueros y contratistas londinenses pagando cincuenta, ciento y más por lo que malamente vale uno: hemos atraído aventureros de ínfima ralea que se jactan de saber por cuáles medios se obtiene la aquiescencia de ciertos altos funcionarios..."[74] Lo peor de todo fue que después de todas las fatales experiencias que implicaban las concesiones, ellas se seguirían otorgando en las mismas infames condiciones y por mucho tiempo.

La Guayana venezolana fue escenario de uno de los monopolios más irritantes y depredadores que existieron en el país. Se trataba de la explotación de *productos forestales* como fueron el balatá, el caucho, sarrapia, maderas y dividive. El balatá tuvo su centro en la región de Guasipati. "Para 1891 la población de Guasipati sobrepasaba los 3.000 habitantes. Era para entonces y continuó siéndolo en años subsiguientes, el centro de la indus-

74. César Zumeta. *El Continente Enfermo*, p. 11 (folleto).

Escaneado con CamScanner

tria del balatá, del cual se extraen grandes cantidades en las selvas cercanas. Por desgracia, los encargados de la explotación adoptaban por pereza el costoso procedimiento de derribar los árboles en vez de hacerles las incisiones de rigor, lo cual ha sido la causa de que la zona de producción quede cada vez a mayor distancia del pueblo, alejándose hacia el interior de la selva".[75]

El caucho se localizó en las regiones del Orinoco, Casiquiare y Río Negro.[76] Fueron los franceses los primeros que hablaron de este producto y le tocó al célebre La Condamine hacer su descripción científica. Con la misma rapacidad que estimuló el oro, los productos forestales atrajeron toda suerte de aventureros extranjeros a objeto de comercializar los productos. Las empresas que se mencionan en relación con estas actividades, son en *consecuencia empresas de comercialización*, que por añadidura, superexplotaban la población nativa que era la encargada de la explotación de los productos, suministrándole cortes en los troncos de los árboles de la intrincada selva a objeto de obtener la codiciada savia. Esta población está constituida en su mayoría por indígenas de la región, quienes, como en la época de la conquista, recibían muchas veces, baratijas a cambio del producto. Lucien Marisse, viajero francés que redactó un informe sobre la industria del caucho así se expresaba: "Un sistema de compra de caucho, empleado con los indios, es el de *regatear*. Un nacional que ha podido procurarse una porción de mercancías, recorre las barracas de los indios establecidos frecuentemente por otro contratista y aprovechando sus necesidades, excita su codicia y acaba por llevarse a vil precio toda la goma perteneciente a uno de sus compatriotas que había pagado anticipadamente".[77] Tavera Acosta quien realiza su obra, para rebatir los juicios del mencionado francés, así

75. Dalton. *Ob. cit.*, p. 213.

76. Desde 1837 se conocía ya en Río Negro el árbol del caucho que Codazzi llamó goma elástica. Los cauchales son bosques de heveas, su altura varía de 15 a 30 metros y su espesor puede ser de 3 a 6 pies y aún más y se ponen en explotación en siete años en adelante.

77. Citado por B. Tavera Acosta. *El Caucho en Venezuela*, p. 41 (subrayado del autor). El Dr. Marisse estuvo en las regiones caucheras de 1888-1889 formando parte del personal de la Compañía General del Orinoco. Este Sr. vino en misión oficial del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes de Francia, después de extinguida la Compañía General pasó a ser Director de la Compagnie International de Caoutchoucs et produits naturels de l'Orinoque. Publicó en el diario caraqueño "*El Tiempo*" un informe llamado "El Caucho del Alto Orinoco" respondido por Tavera-Acosta.

responde: "Tan infame tráfico lo han hecho, no sólo los nacionales sino también muchos *extranjeros* y la mayor parte de los que han venido a *comerciar* con los indígenas, y siendo lo peor del caso que algunos extranjeros han salido a veces más ganancioso, llevándose *a vil precio* toda la *goma perteneciente* a los naturales del país, no obstante haber acontecido que esos mismos nacionales se han sublevado contra los monopolios y privilegios extranjeros".[78]

La actividad de conducir los productos forestales a los mercados mundiales, generó los monopolios extranjeros que contaban, como siempre, con la complicidad oficial. Los señores dedicados a esta actividad no transitaban por la peor etapa de la extracción del producto y no padecían las incomodidades de operar en medio de la inhóspita selva, se limitaban a recibir la materia prima, malamante pagada, para luego de ser colocada en la red de distribución, obtener los jugosos beneficios. Para evitar la destrucción de los cauchales, como había sucedido con los árboles de balatá, el gobierno prohibió la tala de los árboles de caucho,[79] el Sr. Marisse después de criticar al Gobierno por esta "prescripción innecesaria", señala: "...hay mucha ventaja en cortar los árboles y explotarlos en su totalidad de un solo golpe, y he dicho que *nada importa su destrucción*, siendo el bosque, por decirlo así inagotable industrialmente. He juzgado *maravilloso este procedimiento*..." "Diría otro tanto el señor Doctor Marisse —responde Tavera— si los cauchales del Alto Orinoco y Río Negro estuvieran situados en Francia o sus colonias?"[80] La reacción del mencionado francés, se explica porque los gobiernos desde el inicio de la explotación, no habían reglamentado la monstruosa tala de los árboles, permitiéndole a los mercaderes todo género de abusos.

78. *Idem.*

79. La reglamentación de 1900 decía así: "Se recomienda eficazmente a los Inspectores de cauchales la vigilancia sobre los árboles productores, a fin de no permitir que se derriben ni sean maltratados, facultando al Inspector de policía para imponer a los contraventores, multas hasta de 400 bolívares y prohibición absoluta de continuar los trabajos. *Ibidem*, p. 8.

80. *Ibidem*, pp. 6-7 (subrayados nuestros).

Escaneado con CamScanner

A través de las palabras de Tavera Acosta, se infiere que la selvática región guayanesa fue una zona generadora de conflictos y enfrentamientos armados, a pesar de proporcionar la región tan beneficiosas fuentes de riqueza, permaneció siempre en el marasmo y el atraso, esto se debía —según Tavera— ". . .en gran parte a los contratos y monopolios que ha habido aquí y cuyos resultados han sido crímenes, revoluciones y saqueos. El monopolio que más dolorosas consecuencias ha dejado, fue el que representaba *el extranjero Bovallius*, quien llegó como naturalista explorador que venía en misión científica y apoyado por el Gobierno de 1898". [Para el momento era Presidente Ignacio Andrade]. "Por otra parte, la práctica ha demostrado que ciertos privilegios sobre determinadas regiones, matan la libertad y desarrollo de las industrias nacionales, y tanto más en estas localidades donde no hay mendigos, cuanto que todos trabajan y tienen de que disponer. La historia es bien conocida, y con ella se comprueba que los monopolios, —muy particularmente los que han apoyado los Gobernadores— han sido causa notable de la ruina, atraso y decadencia actuales de todos estos pueblos. En efecto, el intento de *l'affaire Fabiani* dejó como consecuencia: la caída de 2 gobernadores, 4 movimientos revolucionarios, combates, saqueos y muchos intereses destruidos (1883-1886) —el procedimiento de la *Compagnie Général de l'Orinoque* ocasionó: motines, la desaparición de esa Compañía, combates, la caída de otro gobernador, muertos y despojos de intereses, (1890-1891)— y las arbitrariedades del representante o de los agentes de *The Orinoco Shipping and Trading Co. LTD* tuvieron como corolario: cinco movimientos a mano armada, caída de 4 gobernantes, combates, saqueos, robos y asesinatos (1898-1899). ¡Espantoso cuadro de desolación y ruina!"[81] Las elocuentes palabras de Tavera, no ameritan ningún comentario.

Es casi inexistente, en los materiales consultados, la mención de las empresas involucradas en estos negocios. Hemos encontrado referencias sobre una empresa inglesa The Dorado Rubber, Balatá and Gold Mining Company, LTD que evidencia una diversificación en sus actividades. En las reclamaciones de 1903-1905 se menciona un cuidadano norteamericano, J.B. Mannot colector de balatá, quien reclamaba $ 877.428 y se le reconoció

81. *Ibidem*, pp. 42-43.

4.692 dólares. La Société des Betumenes de l'Orinoque, y la Orinoco Rubber Co., de naturales de Francia, esta última reclamaba $ 872 y se le reconocieron 720 dólares. De la misma nacionalidad son la Compagnie Général de l'Orinoque y la Compagnie International de Cautshoues et Produits Naturels de l'Orinoque.

Cifras de Exportación

Productos		kg	Bolívares
Balatá	1830-1917	16.512.457	67.746.427
Caucho	1864-1917	3.902.756	26.154.966
Sarrapia	1830-1917	3.162.951	15.888.725
Dividive	1840-1917	152.164.568	15.343.832
Maderas	1830-1917	316.665.476	14.342.373

FUENTE: Ramón David León. *De Agropecuario a Petrolero*, p. 11.

La explotación de productos forestales en el país, a pesar de lo exhuberante de la selva venezolana, ocupó un último lugar después de la exportación de los productos agrícolas, pecuarios y mineros.[82] De los artículos señalados el balatá resultó el más productivo y su explotación se mantuvo en una proporción ascendente y sostenida. La exportación de serrapia por el contrario fue muy irregular. La producción de caucho fue muy modesta en Venezuela si se le compara con la producción brasilera. La producción total de Venezuela en 59 años fue de 3.902.756 kg, cuando en 1900 se exportaron sólo por el Amazonas 27.400.238 kg de goma y en 1901, 30.490.855 kg. En el solo mes de febrero de 1902 se embarcaron por el puerto de Pará 2.841.109 kg. La exportación de goma producida en el territorio de Arce en Bolivia fue en 1901 de 2.032.422 kg.[83] No se puede resaltar tan siquiera después de tantos conflictos y depredaciones, la prosperidad de tales exportaciones. Un recuerdo amargo permanece en la mente de los venezolanos cuando evocan la explotación de los productos de nuestras selvas, un esclarecedor estudio merece esta tristemente superexplotada actividad.

82. Productos agrícolas Bs. 3.426.142, productos pecuarios Bs. 139.476.326, Productos minerales Bs. 366.549.374, años de 1830 a 1917. Ramón David León. *Ob. cit.*, pp. 10-11.

83. *Ibidem*, pp. 39-40.

Escaneado con CamScanner

Conclusión

En la etapa que abarcó el tránsito del intervencionismo europeo al norteamericano en Venezuela, se instrumentaron una serie de mecanismos en las comunicaciones, los servicios, las instalaciones portuarias, etc., que a pesar de la modernidad que estas actividades proyectaron, no generaron una economía nueva, sino que hicieron más eficaz y competente la economía existente para beneficio del capitalismo. En esta nueva fachada de modernidad trasciende el intervencionismo agotador del capital foráneo bajo la monopolización de las actividades vitales del país, éste va convirtiéndose decididamente, en una zona reservada a la ingerencia de los monopolios de las más variadas nacionalidades, al mismo tiempo, que se constituye en teatro de operaciones de las más disímiles formas de acción de inversión de las empresas, que a objeto de conservar sus privilegios y considerar al país como botín, generaron toda suerte de intromisiones en la vida política y económica de la nación promoviendo los más indeseables conflictos. La construcción de puertos, teléfonos, ferrocarriles, etc., contrariamente a lo que se esperaba, si acaso ejercieron alguna acción estimulante o confortable, insertaron en la vida económica un nuevo y perjudicial estilo como fue la inversión empresarial directa, que dejando intacto los viejos patrones de producción, no promocionaron una economía nueva; apenas modernizaron la existente con alcances muy limitados.

Los ferrocarriles no lograron integrar ni penetrar el territorio venezolano, al punto de que el transporte continuó haciéndose a lomo de mulas, por vía fluvial o marítima o por carreteras. El

Escaneado con CamScanner

ferrocarril no llegó a constituir un transporte masivo por los altos costos de sus fletes. Resultaron las inversiones más elevadas antes de la aparición del petróleo, pero ese formidable capital invertido no ejerció ningún papel vitalizador en la economía. Por el contrario, la nación tiene que soportar por muchos años el pesado fárrago de aquella orgía de inversiones capitalistas cuando se comprometió el país a garantizar en rendimiento jamás alcanzado. De tal manera que incapaces de generar riqueza se convierten en parásitos que absorben el modesto provecho de otras actividades. La sociedad deriva para apuntalar los ferrocarriles, unos recursos que muy posiblemente pudieron fecundar otras ramas económicas. La profusa inversión británica en los caminos de hierro no demostró la más absoluta efectividad. La estrategia capitalista tenía como norte la salida e inversión de su capital excedente, esto en la práctica significó el más alejado divorcio con la realidad del país receptor, que aceptó los monopolios, ajeno de una coherente política de concesiones.

Las inversiones directas en el sector minero, transformó dicha actividad en un verdadero campo para la rapacidad neocolonial, pero dicha explotación, constituyó un elemento nuevo dentro de la economía agropecuaria latifundista. Cifras de exportación de minerales aparecen en nuestras estadísticas con lo cual el capital invertido regresa incrementando a los países de origen. Se observa en esta actividad una cierta distribución en cuanto a la nacionalidad de las inversiones en la explotación minera. El oro, por ejemplo, fue campo fértil para los ingleses, quienes prácticamente monopolizaron la explotación de la famosa mina El Callao. La producción de oro vivió sus mejores años por la década de los 80 del siglo pasado y de allí empezó su lánguida decadencia. El mayor comprador fue Inglaterra y el comercio legal siempre estuvo matizado con el consetudinario contrabando. El desarrollo minero en general sirvió de estímulo a los comerciantes locales insertados en las casas comerciales extranjeras, por otra parte, la mano de obra utilizada fundamentalmente en la industria fue de origen foráneo que repatriaban sus ingresos a sus lugares de origen, de tal manera que los grandes beneficiados con la explotación minera fueron en la práctica los extranjeros. La producción de oro no contribuyó en nada al enriquecimiento del país. Los británicos también fueron los monopolizadores del cobre venezolano tanto en

lo que respecta a su explotación como en los embarques a puertos ingleses. Esta actividad se concentró en las célebres minas de Aroa. La explotación de hierro se localizó en la Sierra de Imataca cercanas a las Bocas del Orinoco. Les tocó a los norteamericanos el desarrollo de esta industria. La explotación del oro, hierro y cobre generó una serie de conflictos, litigios, quiebras, reclamaciones y contrabando que sólo beneficiaron a sus inversionistas.

La desnacionalización del país también se extendió a la explotación del asfalto y posteriormente continuaría con el petróleo. La acción del trust del asfalto ha dejado el más ingrato recuerdo en los anales de la historia venezolana. La industria quedó monopolizada por los inversionistas norteamericanos, tanto la explotación oriental con el Lago de Guanoco, como la occidental con la mina Inuciarte. Los asfalteros que monopolizaron la explotación en el oriente fueron, junto con otros agentes empresariales, los financistas de la llamada Revolución Libertadora que perseguía el derrocamiento de Castro y la entrega del país a los monopolios. No se había terminado la aventura revolucionaria cuando, aprovechando el estado de anarquía reinante las potencias europeas: Inglaterra y Alemania iniciaron el bloqueo de las costas venezolanas. Ambas acciones, que forman parte de un mismo proceso, no es sino el colapso de las actividades llevadas a cabo por los intrusos monopolios desde el inicio de sus actividades. Para el momento se unieron el cobro compulsivo de las deudas acumuladas, la insurrección interior y la ingerencia directa de varias empresas. En el episodio se unen varios países y Venezuela tuvo que aceptar la humillación de firmar los llamados Protocolos de Washington. Este hecho finalmente determinó que los norteamericanos agarraran definitivamente al país codiciosamente invocando la vieja doctrina Monroe. Terminado el conflicto, Castro inició una serie de nacionalizaciones, sobre todo en las empresas financiadoras del conflicto armado, dando paso por esta vía al inicio de nuevos conflictos, muchos de los cuales cayeron en el terreno diplomático. La nacionalización del Cable Francés —por ejemplo— originó la ruptura con Francia. El litigio con la Orinoco Shipping Company impulsó la ruptura de relaciones diplomáticas con Estados Unidos. El conflicto empresarial tendría como corolario la imposición de un nuevo personaje, Juan Vicente Gómez, sin los arrestos nacionalistas de Castro. Venezuela gracias a la acción de los monopolios tuvo que padecer una sangrienta dictadura,

Escaneado con CamScanner

pero las expectativas de las inversiones en asfalto y petróleo quedaron así, por la vía de la oportuna dictadura impuesta, sólidamente garantizadas. Se puede afirmar que el traspaso de la tutela del imperialismo europeo al norteamericano se consolidó en los conflictos de los primeros años de este siglo en Venezuela, donde se midieron las viejas influencias y los noveles aspirantes, tocándole al país el triste papel en América Latina, de ser escenario de tan singular traspaso de poderes. La demanda de petróleo atrajo más aún la codicia del nuevo invasor cuya entronización significó la exploración sistemática del país y la evaluación de todas sus potencialidades donde el subsuelo es a partir de ese momento, el nuevo receptáculo de la riqueza y el dueño del futuro destino. Habían quedado muy lejos el cacao colonial y el café republicano. El sometimiento económico tiene un nuevo responsable con los norteamericanos.

Con la finalidad de asumir funciones rectorales en el crédito y las finanzas, el país fue objeto de los más insólitos proyectos de subastarlo con tentadoras ofertas financieras. Los poderosos centros económicos imperiales estuvieron bien enterados de la falta de recursos de Venezuela y sus urgentes necesidades de financiamiento, lo que convirtió al país en manjar suculento donde anidar toda clase de aventureros con antipatrióticos proyectos financieros, que con la finalidad de servir de aliviadero al capital, convertirían al país en el más fabuloso botín. Al mismo tiempo que los monopolios financieros, de variada nacionalidad, le daban rienda suelta a su imaginación para engendrar toda clase de propuestas donde competían en aventurerismo, se llevaron a cabo una serie de intentos de fusión de la banca extranjera con la banca nacional. El asunto presentaba ribetes de dramatismo si se toma en cuenta que la banca nacional era la recaudadora de las rentas públicas, lo que significaba en la práctica, poner en manos extranjeras esa importante gestión. Producto de la oposición sistemática ejercida por los banqueros venezolanos, no se llegaron a realizar los mencionados proyectos. Sin embargo, no hay que buscar en el enfrentamiento de estos señores ningún síntoma de arraigado nacionalismo. Se trataba simplemente de rechazar unas intenciones que vulnerarían en la práctica intereses y posiciones adquiridas. Debió ser un gran negocio para los banqueros nacionales, ejercer las funciones auxiliares de la Tesorería, ya que con una tenacidad inusitada, defen-

dieron sus privilegios. Otro hubiese sido el desarrollo del país si esa oposición frontal la hubiese tenido la clase dirigente ante los otros monopolios empresariales, que contaron, por el contario, con su más ferviente apoyo.

Los inversores extranjeros fueron agentes preocupados por la más variada de las oportunidades. La construcción de puertos fue objeto de sus incursiones. De esta manera las puertas de salida de la producción venezolana quedaron bajo su control. Al ejercer su acción directa sobre los fletes colocaron la producción exportable de Venezuela en condiciones de no poder competir con productos similares exportados por otros países. El caso del puerto de La Guaira, construida por una empresa inglesa, el país se topó con un monopolio, que además de no terminar nunca la construcción, y, no cumplir con la contratación ofrecida, permaneció en el país por 52 años, imponiendo sus arbitrarias tarifas. La actividad de la Corporación se caracterizó por acometer toda clase de infracciones. La navegación de buques entre puertos nacionales o entre puertos extranjeros, también fueron actividades sujetas a concesiones monopólicas; fueron los norteamericanos los de mayor ingerencia en el negocio y se mantuvieron orbitándolo por mucho tiempo. El negocio sirvió de fuentes de ingresos propios a los gobernantes de turno, y lo que fue peor; frenó el incipiente desarrollo de la navegación nativa que operaba técnicamente en peores condiciones. Ingrata mención merece el conflicto de la Orinoco Shipping Company que monopolizó la navegación del oriente del país, además, fue ferviente colaboradora de la Revolución Libertadora y cuyo intento de nacionalización generó un desagradable litigio que tuvo como resultante la ruptura de relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y Venezuela.

Las comunicaciones modernas a través de cables submarinos con el exterior y terrestres con el interior del país fue usufructuado por los franceses. Esta empresa a pesar de disfrutar de un jugoso monopolio, actuó también en la revolución de Matos, cumpliendo una función obstruccionista y soboteadora con el gobierno transmitiendo a los insurrectos los mensajes secretos del mismo. Cuando la Corte Federal disolvió el viejo contrato con la compañía por sus comprobadas participaciones en las cosas internas del país, el gobierno francés, solidario de las andanzas de la compañía, hizo ostensible su enérgica protesta, vulnerando y descono-

Escaneado con CamScanner

ciendo la soberanía del país. Al descontento parisino se sumó las ya manifiestas intromisiones de Washington, Londres y Berlín lo que precipitó la conspiración contra Castro a favor de Gómez.

La instalación en el país de una red telefónica, fue fruto también de contrataciones y privilegios que compartieron británicos y norteamericanos. La abusiva manipulación de las tarifas constituyó el más atractivo negocio que estimuló una larga permanencia de los empresarios en esta actividad. De la misma manera el monopolio de los tranvías resultó un espléndido negocio para los ingleses y sólo terminó sus actividades, cuando el automóvil norteamericano hizo su aparición.

Existió una empresa británica que se ocupó simultáneamente de la explotación de sal y la producción de fósforo, esta última empresa estuvo sometida a la acostumbrada contratación monopólica. Ambas empresas pasaron a manos del gobierno. Es importante señalar que siendo estas empresas usuarias de una tecnología simple, también cayeron en manos extranjeras, el hecho se explica por el poco empuje demostrado por los venezolanos con posibilidades financieras. Aquellos elementos poderosos de la sociedad venezolana que se aventuraron a invertir en ciertas actividades, monopolizadas por los extranjeros, como fue la Banca y la Compañía de Gas y Luz Eléctrica de Caracas, por ejemplo, obtuvieron importantes resultados. Esta última empresa finalmente fue nacionalizada con motivo de un desagradable incidente con el Concejo Municipal de Caracas. Otro servicio capitalino que cayó en manos extranjeras, belgas, en esta oportunidad, fue el acueducto de Caracas. El país mediante su alegre política de concesiones puso en manos extranjeras servicios vitales y fundamentales del país.

La guayana venezolana fue escenario de los monopolios más depredadores, con la explotación del oro en un principio, hasta la explotación de productos forestales después, se introdujo en nuestra selva la práctica de derribar salvajemente sus árboles. En las empresas de comercialización de los productos forestales figuraron toda clase de aventureros extranjeros, que contaron como siempre, con la complicidad oficial. Estos señores supieron aprovechar la mano de obra de los indígenas malamente pagada. La acción de las empresas fue una constante fuente de conflictos, crímenes, revoluciones y saqueos, y ni siquiera después de tan sórdidas actividades se puede resaltar el beneficio que para el país tuvieron sus exportaciones.

Los gobernantes venezolanos en el otorgamiento de prebendas no exigieron las más elementales compensaciones y, el manoseado recurso de la escasez de capitales fue el pretexto para la entrega. Las más voraces formas de monopolios extranjeros ahogaron las posibilidades de un incipiente desarrollo industrial. El país continuó siendo tributario de los extranjeros. Los capitales al convertirse en un agente de toda clase de conflictos practicaron las más insólitas intromisiones políticas, cuando ejerciendo la ley del más fuerte, declararon la guerra de los monopolios contra Venezuela.

Escaneado con CamScanner

Bibliografía

Fuentes Manuscritas

Archivo General de la Nación.

Archivo Biblioteca Nacional. Sección Manuscritos.

Archivo Academia de la Historia.

Fuentes Impresas

Andueza Palacios, R.: *Mensaje Especial del Presidente de la República a la Legislatura Nacional sobre el Tajamar de La Guaira.* Caracas, Imprenta de La Patria, 1891.

El Arreglo con la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia. Caracas, Imprenta Bolívar, 1916 (folleto).

Boletín del Archivo Histórico de Miraflores.

Nº 4	1960
Nº 6	1960
Nº 15	1961
Nº 41-42	1966
Nº 44	1966
Nº 89	1976

Cark M. y Caj. E. *Ferrocarril Central.* Caracas, Tipografía El Cojo, 1889 (folleto).

El Empréstito Venezolano de 1896. Caracas, Imprenta Nacional 1966. (folleto).

Ferrocarril Central. Caracas, Casa Editorial de La Opinión Nacional, 1890 (folleto).

Gaceta Oficial Nº 9611, año XXXIV, 8-11-1905.

Escaneado con CamScanner

Gathmann, Johann: *Aroa Bis Caracas*, Tipografía Americana 1915 (folleto).

Guzmán Blanco, Antonio: *Discursos*. Caracas, Imprenta Opinión Nacional, 1883.

Jiménez Germán: *El Contrato de Aguas y Cloacas*. Caracas, Tip. El Vapor del Pregonero, 1894 (folleto).

Liccioni, Antonio: *Informe de los Accionistas de la Cía. El Callao*. El Callao, s/f.

Libro Amarillo. Exposición Preliminar. Caracas, Imprenta Colón. 1895.

Libro Amarillo. 1874.

Libro Amarillo. 1896.

Libro Amarillo. 1907.

Memorias de Hacienda. 1895-1896.

Las Minas de Aroa: Propiedad de la South American Copper Syndicate L.T.D. y sus nuevos denunciadores. Caracas, Tipografía del Comercio. 1915 (folleto).

Ministerio de Obras Públicas. *Puerto Muelle, Tajamar de La Guaira*. Caracas. Imprenta Bolívar, s/f.

Ministerio de Relaciones Exteriores. *Exposición del Ciudadano Ministro ante el Congreso Nacional*. Caracas, Imprenta Bolívar, 1904.

Ministerio de Relaciones Exteriores. *Asuntos Internacionales*. Correspondencia, Caracas, Tipografía Herrera, 1900-1903.

Orinoco Exploring y Mining Company. (folleto) s/f.

Prospecto para la formación de una Compañía Anónima Aroa Bis. Caracas, Tip. Caracas, 1915 (folleto).

Urbaneja, Modesto. *Apuntamientos sobre el Contrato celebrado en París por los Señores Dr. José María Rojas y José Antomarchi Herrero*. Caracas, Imprenta Americana 1877 (folleto).

Fuentes Hemorográficas

Periódicos

"Aroa de Minas a Museo". *El Nacional*, Caracas, 12-6-83.

Consalvi Simón Alberto. *"El Afortunado Mr. Hamilton"*. *El Nacional*, Caracas, 10-9-83.

"Crónica de la Revolución Libertadora". *El Nacional*. Caracas, 3-9-83, Cuerpo V.

Pérez Vila, Manuel. "Cuando Quisieron Comprar a Venezuela". Caracas. *El Nacional*, 2-4-83.

El Tiempo Nº 1786. Caracas, 28-3-1899.

El Tiempo Nº 1788. Caracas, 01-4-1899.

El Tiempo Nº 1789. Caracas, 05-4-1899.

El Tiempo Nº 1791. Caracas, 08-4-1899.

Miller H. Humsington. "Riqueza Minera de Guayana". *El Universal*. Caracas, 10-3-1919.

Revistas

Aguerreverre, Angel D.: "Notas Históricas sobre los Sistemas de Propiedad Minera en Venezuela". *Revista de Fomento*, Nº 45-46. Febrero-marzo, 1942.

Balestrini, César. "Aspectos Económicos de la Industria del Hierro y Acero", *Cuadernos de Información Económica*, Nº 5, 1956.

Boletín de la Riqueza Pública.

Nº 2	15-7-1891
Nº 4	29-8-1891
Nº 5	15-8-1891
Nº 6	12-8-1891
Nº 7	29-8-1891
Nº 11	26-9-1891
Nº 18	07-11-1891
Nº 19	14-11-1891

Cámara de Comercio. "Industria del Hierro en Venezuela". Caracas, *Temas Económicos*, Nº 18.

Carrillo Batalla T.E. "La Inversión Extranjera en Venezuela". *Revista de Economía Latinoamericana*, Nº 23, Año VI.

Crouzet, Francois. "La Experiencia Británica del Libre cambio hasta la Primera Guerra Mundial". *Desarrollo Económico*. Argentina Nº 16. 1965.

González, María Elena. "Los Intereses Británicos en la Política en Venezuela en las últimas décadas del siglo XIX". *Boletín Americanista*, XXII. Nº 30.

Lecuna Vicente. "El Caucho y la Navegación del Orinoco". *Revista de Hacienda*, Nº 17. año IX, dic. 1944.

"La Minería en Venezuela". *Cuadernos de Información Económica* Nº 4, marzo-junio, 1950.

"La Moneda y la Banca en Venezuela". *Cuadernos de Información Económica*, Nº 1, 1950.

Escaneado con CamScanner

Rayburn John C. "Development of Venezuela's Ore Deposits". *Inter American Economic Affairs*, Nº 1, 1952.

Rayburn, John C. "United States Investments in Venezuelan Asphal". *Inter American Economic Affairs*. Nº 1, 1953.

Rippy, Fred J. "A Brish Decade of British Investment in Latin America". *Inter American Economic Affairs*, Nº 14, 1952.

Rippy, Fred J. "British Investments in Latin America end of 1913, *Inter American Economic Affairs*, Nº 2, 1951.

Rippy, Fred J. "French Investments in Latin America". *Inter America Economic Affairs*, Nº 2, 1948.

Rippy, Fred J. "Raimbor Chasing in the tropic: British Economic Activities in Northern South America". *Inter American Economic Affairs*. Vol. VI, 1952.

Rippy, Fred J. "The Venezuelan Claims Settlements of 1903-1905. *Inter American Economic Affairs*, Nº 4, 1954.

Robinson, David: "El Desarrollo de la Explotación de Oro y su impacto en el panorama cultural de la Guayana Venezolana en el siglo XX". *Revista Geográfica*, Vol. IX, Nº 21, U.L.A., 1968.

Silva Díaz, Agustín: "Comentarios acerca del Oro". *Revista de Fomento*, Nº 9, 1939.

Stolk, Juan Fco. "El Hierro en Venezuela". *Boletín de la Cámara de Comercio*, Nº 437. Caracas, 1950.

Sunkel, Oswaldo: Marco Histórico del Proceso de Desarrollo y de Subdesarrollo", *Cuadernos del Instituto Latinoamericano de Planificación Económico y Social*, Nº 1.

Tello B. Manuel. "Estado Actual y Perspectivas de la Minería en Venezuela". *Revista de Fomento* Nº 21, febrero 1940.

Tello B. Manuel. "La Minería del Oro en el Estado Bolívar". *Boletín de Geología y Minería*, T. II, Nº 1, enero 1938.

Tello B. Manuel. "La Producción de Oro en Venezuela en los últimos años". *Boletín de Geología y Minas*, T. I, Nº 1, enero 1931.

Vandellos, José A. "La Actividad Bancaria en Venezuela". *Revista de Fomento* Nº 11, 1939.

Viera Torres, J.M. "El Banco de Venezuela y su fundación en 1890". *Banca y Seguro* Nº 18, 1958.

Viera Torres, J.M. "El Ferrocarril y su Proyección Industrial. *Banco y Seguro* Nº 18, 1958.

Viera Torres, J.M. "Origen y Desarrollo de la Banca en Venezuela". *Banca y Seguro* Nº 46, 1960.

Vila Marco Aurelio. "Antecedentes del Hierro de Guayana". *Temas Económicos* Nº 19, 1952.

Villaseños, Eduardo: "Problemas Financieros y de Comercio Internacional". *El Trimestre Económico*, México, octubre a diciembre, 1944.

Fuentes Bibliográficas

Adrián, Alberto. *Labor Venezolanista*, Caracas, Tip. Garrido, 1946.

Aguilera, Delfin A. *Venezuela 1900*. Caracas, Ed. del Congreso de la República, 1977.

Araujo, Orlando. *Venezuela Violenta*, Caracas, Ed. Esplendidez, 1968.

Arcila Farías, Eduardo. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas*, Caracas, M.O.P., 1974.

Arcila Farías, Eduardo. *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, Caracas, Editorial Arte, 1961.

Betancourt, Rómulo. *Venezuela Política y Petróleo*, Caracas, Ed. Seix Barral, 1978.

Briceño, Manuel. *Los Ilustres*, Caracas, s/f.

Brito Figueroa, Federico. *Historia Económica y Social de Venezuela*, Caracas, U.C.V. 1966.

Brito Figueroa, Federico. *Tiempo de Ezequiel Zamora*, O.C. I, 1976.

C.A.N.T.V. *El Libro de la C.A.N.T.V.* Caracas, Policrom, 1973.

Carl, George Edmund. *First among equals: Great Britain and Venezuela 1810-1910*. Syracuse, Department of Geography Syracuse University, 1980.

Carvallo Gaston, Joston Ferrini, Josefina Ríos de Herrera: *Estrategia de Crecimiento y Coyuntura Política en Venezuela en torno al Protocolo Rojas Pereire*, Caracas, C.E.N.D.E.S. (folleto).

Castillo, Domingo B. *Memorias de Mano Lobo, La Cuestión Monetaria en Venezuela*, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1962.

Córdova, Armando. *Inversiones Extranjeras y Subdesarrollo*, Caracas, U.C.V. 1979.

Cortez Rodríguez, Hernán. *Las Inversiones Extranjeras en Hispanoamérica*, Madrid, Ed. Cultura Hispánica, 1953.

Crazut, Rafael J.: Consideraciones acerca de las *Inversiones Privadas Extran-*

Escaneado con CamScanner

jeras en Venezuela. Caracas, Ediciones de Cuatricentenario de Caracas, 1967.

Carrillo Batalla, T.E. *Moneda, Crédito y Banca en Venezuela*. Caracas, Banco Central de Venezuela, 1964.

Dalton, Leonard V.: *Venezuela*, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1966.

Egaña, Manuel R. *Venezuela y sus Minas*, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1979.

Ellsworth P.T. y J. Clark Leith: *Comercio Internacional*, México, F.C.E. 1978.

Evolución del Transporte en Venezuela. Caracas, Fundación Eugenio Mendoza, 1970.

Friedlander y Oser: *Historia Económica de la Europa Moderna*, México, F.C.E. 1957.

González Guinán Francisco: *Historia Contemporánea de Venezuela*, Caracas, Tip. Empresa el Cojo, 1924.

Guardia S. Amelia: *Evolución del Régimen Legal de las Concesiones Petroleras*, Caracas, 1981. (versión mimeografiada).

Guerra Ramiro: *La Expansión Territorial de los Estados Unidos*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1973.

Halperin, Tulio: *Historia Contemporánea de América Latina*, Madrid, Alianza Editorial, 1970.

Herrera Mendoza J.M.: *Reminiscencias*, Caracas, Imp. M. García, 1964, T. I.

Irazábal, Carlos: *Hacia la Democracia*, Caracas, Editorial Ateneo, 1979.

Izard Manuel, Manuel Pérez Vila y otros, *Política y Economía en Venezuela*, Caracas, Fundación John Boulton, 1976.

Izard, Miguel: *Series Estadísticas para la Historia de Venezuela*, Mérida, U.L.A. 1970.

Jiménez, Germán: *Los Ferrocarriles de Venezuela*, Caracas, M.O.P., 1915.

Jiménez Germán y Vicente Lecuna: *Los Ferrocarriles en Venezuela*, Caracas, Empresa El Cojo, 1930.

Landaeta, Leopoldo: *El Banco de Venezuela; anotaciones históricas*, Caracas, Empresa El Cojo, 1924.

Landaeta Rosales, Manuel: *Gran Recopilación*, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1963.

Landaeta Rosales, Manuel: *Riqueza Circulante en Venezuela*, Caracas, Imprenta Bolívar, 1903.

Lenin, V.I. *Obras Escogidas*, Moscú, Editorial Progreso, 1969.

León, Ramón David: *De Agropecuario a Petrolero*, Caracas, s/e, 1944.

Lieuwen, Edwin: *Petróleo en Venezuela*, Caracas, Cruz del Sur Ediciones, 1964.

Los Cien Millones de Bolívares del Banco de Venezuela, Caracas, Banco de Venezuela, 1957.

Matos, Manuel Antonio: *Recuerdos*, Caracas, Empresa El Cojo, 1927.

Márquez, Rondón: *Guzmán Blanco, El Autócrata Civilizador*, Caracas, Imprenta García Vicente, 1952.

Mayobre, José Antonio: *Las Inversiones Extranjeras en Venezuela*, Caracas, Monte Avila Editores, 1970.

Maza Zavala, D.F.: *La Insuficiencia del Ahorro Nacional en América Latina*, Caracas, U.C.V., 1967.

Mejías, Pedro Esteban: *La Industria del Petróleo en Venezuela*, Caracas, U.C.V., 1972.

Ministerio de Obras Públicas: *Los Ferrocarriles de Venezuela*, Caracas, Litografía de Comercio, 1920.

Mommsen, Wolfgang J.: *La Epoca del Imperialismo*, México, Siglo XXI, 1971.

Naciones Unidas: *El Financiamiento Externo de América Latina*, New York, 1964.

Naciones Unidas: *Foreign Capital in Latin America*, New York, United Nations Publication, 1955.

Navarro, Eduardo: *Venezuela, Ferrocarriles, Comercio y Navegación*, Madrid, Imprenta de Eduardo Arias, 1907 (folleto).

Núñez, Enrique Bernardo: *El Hombre de la Levita Gris*. Caracas, Ediciones Edime, 1953.

Núñez, Enrique Bernardo: *Tres Momentos en la Controversia de Límites de Guayana*, Caracas, Imprenta Nacional, 1962.

Nurkse, Ragmar: *Problemas de Formación de Capital*, México, F.C.E., 1963.

Ochoa G., Edgar José: *Los Ferrocarriles en Venezuela*, Mérida, U.L.A., 1973 (mimeografiado).

Oficina de las Repúblicas Americanas: *Venezuela*, Washington, 1899, t. II.

Orsi de Monbello: *Venezuela y sus Riquezas*, Caracas, Imprenta de La Patria, 1890.

Pacanis A. Feliciano: *Evolución Bancaria en Venezuela*, Caracas, Empresa El Cojo, 1962.

Picón Salas, Mariano: *Los Días de Cipriano Castro*, Caracas, Primer Festival del Libro Venezolano, s/f.

Escaneado con CamScanner

Picón Salas, Mariano, Augusto Mijares, Ramón Díaz Sánchez y Arcita Farías: *Venezuela Independiente*, Caracas, Fundación Eugenio Mendoza, 1962.

Rangel, Domingo Alberto: *Los Andinos en el Poder*, Caracas, Servicio Venezolano de Publicidad, 1974.

Rangel, Domingo Alberto: *La Oligarquía del Dinero*, Caracas, Ed. Fuentes, 1971.

Rangel, Domingo Alberto: *El proceso del Capitalismo Contemporáneo en Venezuela*, Caracas, U.C.V., 1968.

Rangel, Domingo Alberto: *El Rey Petróleo*, Caracas, U.C.V. 1970.

Rangel, Domingo Alberto: *La Venezuela Agraria*, Caracas, U.C.V. 1969.

Rippy, Fred J.: *British Investment in Latin America 1822-1949*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1959.

Rodríguez Campos, Manuel: *Venezuela 1902. La Crisis Fiscal y el Bloqueo*, Caracas 1976 (mimeografiado).

Roncayolo, Luis: *El Río Orinoco y sus afluentes*, Caracas, Tipografía Cosmos, 1934.

Santos Abel: *Cuestiones de Derecho y otros temas*, Caracas, Biblioteca de Autores Tachirenses, 1970.

Sivoli G., Alberto: *Venezuela y sus Riquezas Minerales*, Caracas, Ediciones Cuatricentenarias de Caracas, 1967.

Souka Ernesto y Rafael Henrique y Díaz: *Observaciones sobre los Ferrocarriles necesarios en Venezuela*, Lieja, Imprenta Thier, 1879.

Spence, James Mudie: *La Tierra de Bolívar*, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1966.

Tavera Acosta, B.: *El Caucho en Venezuela*, Caracas, Empresa Washington, 1903.

Thurber O.E.: *Origen del Capital Norteamericano en Venezuela*, Barquisimeto, Ediciones Nueva Segovia, 1955.

Velasquez Ramón J.: *La Caída del Liberalismo Amarillo*, Caracas, Ed. Roraima, 1977.

Veloz Goiticoa, Nicolás: *Venezuela*, Caracas, Ministerio de Fomento, 1919 (folleto).

Veloz Goiticoa, Nicolás: *Venezuela, Esbozo Geográfico*, Caracas, Imprenta Bolívar, 1905.

Veloz, Ramón: *Economía y Finanzas de Venezuela*, Caracas, Impresores Unidos, 1945.

Verna, Paul: *Las Minas del Libertador*, Caracas, Ed. de la Presidencia de la República, 1975.

Vetancourt, Lola: *El Imperio Británico en la Economía Venezolana*, Caracas, U.C.V. 1981.

Zumeta, César: *El Continente Enfermo*, Caracas, Colección Rescate, 1961.

Zumeta, César: *Las Potencias y la Intervención en Hispanoamérica*, Caracas, Ed. de la Presidencia de la República, 1963.

Zumeta, César: *El Continente Enfermo*, New York, s/c, 1899 (folleto).

Escaneado con CamScanner

ANEXOS

Escaneado con CamScanner

Anexo Nº 1

DINERO EROGADO POR EL GOBIERNO DE VENEZUELA PARA EL SERVICIO DE LA DEUDA EXTERNA Y DE LAS RECLAMACIONES EXTRANJERAS CONTRA LA NACION, DURANTE EL GOBIERNO DE LA REHABILITACION NACIONAL, ES DECIR, DEL 1º DE ENERO DE 1909 AL 30 DE JUNIO DE 1916

	Intereses y Amortización	Gastos	Totales
	B	B	B
Deuda Diplomática del 3% anual-emisión de 1905	39.614.977,50	888.706,82	40.503.084,32
Deuda Nacional del 3% anual, por Convenios diplomáticos:			
Francesa —Emisión de 1897— (Fabiani).	1.440.602,88	———	1.440.602,88
Francesa —Emisión de 1903-1904	584.892,32	———	584.892,32
Francesa —Emisión de 1905— (Plumley)	791.145,28	———	791.145,28
Holandesa —Emisión de 1903	306.503,47	———	306.503,47
Española	997.698,47	———	997.698,47
Protocolo Washington 1903	16.598.979,62	181.242,56	16.780.222,18
Reclamación Critchfield	2.161.250,00	92.957,40	2.254.207,40
Reclamación Manoa.	1.751.750,00	58.398,85	1.810.148,85
Deuda francesa sin intereses:			
Procolo de 14 de enero de 1915	692.307,72	———	692.307,72
Reclamación de The Orinoco:			
Streamship Cy.- Sentencia del Tribunal de La Haya	334.945,46	13.230,54	348.176,00
Reclamación de la goleta inglesa *Lady Kensington*	21.689,75	———	21.689,75
Arreglo Ponthier (Gran Ferrocarril del Táchira)	153.500,00	———	153.500,00
Acreencia del señor Moisés Pardo	22.840,34	———	22.840,34
Reclamación de Oscar Dittmar.	51.532,00	35,00	51.567,00
Reclamación del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia-Convenio de 24 de mayo de 1916.	4.712.000,00	———	4.712.000,00
Totales.	70.236.614,81	1.234.571,17	71.471.185,98

FUENTE: Germán Jiménez. *El Arreglo con la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello Valencia.* (Folleto) p. XV.

Escaneado con CamScanner

Anexo Nº 2

CUADRO DE LOS CONTRATOS FERROCARRILEROS

1853-1910

Nombre del Ferrocarril	Contratista	Fecha	Resultado
1. Puerto Cabello a San Felipe			1853 Fallido
2. Caracas a La Guaira			1854 Fallido
3. Caracas a Valencia			1854 Fallido
4. Puerto Cabello a Caracas			1856 Se construyó un kilómetro en 1858.
5. Caracas a La Guaira	Roudier		1862 Fallido
6. Caracas a La Guaira	Juan Nugent		1867 Fallido
7. Caracas a La Guaira	George Osbaldeston Budd y William Lyster Holt	Septiem. 15,	1874 Fallido
8. Caracas a La Guaira	José M. Antommarchi Herreros	Marzo 27,	1876 Fallido
9. San Felipe-Barquisimeto	Cía. F.C. Bolívar	Mayo 13,	1876 Fallido
10. Caracas a La Guaira	Charles J. Badman	Marzo 11,	1880 Fallido
11. La Ceiba-Sabana de Mendoza	Benito Roncajolo	Abril 13,	1880 Fallido
12. Caracas a La Guaira	William Anderson Pile	Octubre 22,	1880 Cumplido
13. Santa Cruz-La Fría	Angel Quintero	Mayo 12,	1881 Fallido
14, Pao, La Victoria, Villa de Cura y Maracay	Carlos Fuhrhop	Abril 24,	1882 Fallido
15. Orinoco-Guayana	General Venancio Pulgar	Mayo 12,	1882 Fallido
16. Puerto Cabello a Valencia	William Anderson Pile	Mayo 15,	1882 Fallido
17. La Vela a Coro	Alejandro C. Salcedo	Enero 21,	1884 Fallido
18. La Fría-El Brazo	Miguel Tejera	Marzo 31,	1884 Fallido
19. Carúpano-Tunapuy	Pedro Pablo Escalona	Mayo 28,	1884 Fallido
20. Carenero-Río Chico	L. Puig Ros	Junio 5,	1884 Cumplido

Continuación. . .

Anexo Nº 2

CUADRO DE LOS CONTRATOS FERROCARRILEROS

1853-1910

Nombre del Ferrocarril	Contratista	Fecha	Resultado
21. Barcelona-Soledad	Manuel M. Gallegos y M. Olavarría	Agosto 9,	1884 Fallido
22. Caracas a Santa Lucía	Reginald Pringle	Febrero 2,	1885 Cumplido
23. Puerto Cabello a Valencia	Walter John Cutbill y Ulises de Lungo	Febrero 24,	1885 Cumplido
24. Caracas-Guatire	Félix Quintero	Marzo 19,	1885 Fallido
25. Del Cuyuní al Distrito Roscío	C. C. Fitzgerald	Abril 15,	1885 Fallido
26. Manoa a Roscío	C. C. Fitzgerald	Abril 15,	1885 Fallido
27. Ciudad Bolívar al Yuruary	Federico Vicentini	Mayo 15,	1885 Fallido
28. Guasipati-Río Orinoco	Eugenio Firminhac y T. Delort	Mayo 15,	1885 Fallido
29. Maracaibo-Cojoro	Juan Bautista Roncajolo	Junio 11,	1885 Fallido
30. Araya-Embarcadero	Carlos María Padrón y Sebastián Díaz	Agosto 13,	1885 Fallido
31. Salina de Coche-Embarcadero	Juan Manuel Fariñas	Octubre 5,	1885 Fallido
32. Petare-Ciudad Bolívar	G. Laffon & Co.	Abril 8,	1886 Fallido
33. Caracas-Soledad (Orinoco)	G. Laffon & Co.	Abril 8,	1886 Fallido
34. Puerto Cabello-Los Llanos (Araure)	W. Burchell Esquire	Abril 18,	1886 Fallido
35. San Cristóbal-Río Uribante	León de Taybert	Abril 19,	1886 Fallido
36. La Luz-Barquisimeto	Tomás Arrow Meates y N.G. Burch	Junio 22,	1886 Cumplido
37. Cojoro-Maracaibo	Hante & Co.	Julio 12,	1886 Fallido
38. Caracas-San Carlos	Fried Krupp	Julio 8,	1887 Cumplido hasta Cagua
39. Mérida-Lago de Maracaibo	Duque de Morny	Julio 25,	1887 Cumplido entre Santa Bárbara-El Vigía
40. Orinoco-Upata-Guasipati	Duque de Morny	Julio 25,	1887 Fallido

Escaneado con CamScanner

Continuación. . .

Anexo Nº 2

CUADRO DE LOS CONTRATOS FERROCARRILEROS
1853-1910

Nombre del Ferrocarril	Contratista	Fecha	Resultado
41. Maracaibo-Perijá			1888 Fallido
42. Sabana de Mendoza-Valera	Benito Roncajolo	Junio 30,	1888 Cumplido hasta Motatán
43. Altagracia de Orituco-Carenero	Sebastián J. Barris	Julio 6,	1888 Fallido
44. Caracas-Valencia	Fried Krupp	Julio 8,	1888 Cumplido
45. San Cristóbal-Táriba	Carlos Añes Casas	Junio 25,	1891 Fallido
46. Mérida-El Vigía	General Salomón Delgado	Junio 26,	1891 Fallido
47. La Vela a Coro	Manasés Capriles	Diciem. 12,	1892 Cumplido
48. Encontrados-La Fría	Juan Roncajolo	Diciem. 31,	1892 Cumplido
49. Orinoco-El Callao	Pablo Felipe Guerra	Mayo 31,	1910 Fallido

FUENTE: Eduardo Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, pp. 227-228.

Anexo Nº 3

AMERICA LATINA: DEUDA PUBLICA PRIVADA EXTERNA
A FINES DE 1914
(Millones de dólares)a

País deudor	Países acreedores					
	Reino Unido	Francia	Alemania	Estados Unidos	Otros	Total
Argentinab	398	111	15	19	241	784
Boliviac	—	11	—	3	2	15
Brasil	598	110	—	5	4	717
Colombia	16	2	...	5	...	23
Costa Rica	8	7	2	—	—	17
Chiled	128	16	19	1	10	174
Ecuador	1	...	...	—	...	1
El Salvador	4	...	...	—	...	4
Guatemala	—	...	...	—	...	7
Haití	—	...	...	1	...	1
Honduras	16	10	...	—	...	26
México	140	...	...	12	...	152
Nicaragua	3	...	...	...	3	6
Panamá	...	...	...	5	—	5
Paraguay	4	...	...	—	...	4
Perúd	8	5	...	2	2	17
República Dominicana	—	...	...	5	...	5
Uruguay	90	30	...	—	...	120
Subtotal I	1.421	302	36	58	262	2.079
Venezuela	10	...	11	—	...	21
Subtotal II	1.431	302	47	58	262	2.100
Cuba	50	...	...	35	...	85
Total	1.481	302	47	93	262	2.185

FUENTES: Frederic M. Halsey, Investments in Latin American and the British West Indies (Special Agents Series 169, Departamento de Comercio de los Estados Unidos, 1918); Cleona Lewis, op. cit., Apéndice D, pp. 575-607. y Apéndice E, pp. C23-C29 y 652-655; y Fred Rippy, op. cit., pp. 25, 37, 45, 68 y 78.

a Cuando la deuda estaba expresada en monedas europeas o latinoamericanas, fue convertida en dólares a la paridad de cambio del oro a fines de 1914. Las cifras corresponden a las cantidades pendientes al 31 de diciembre de ese año, a menos que se indique otra cosa.

b Cantidad pendiente al 31 de diciembre de 1918.

c Cantidad pendiente al 31 de diciembre de 1917.

d Cantidad pendiente al 31 de diciembre de 1915.

Escaneado con CamScanner

Anexo Nº 4
AMERICA LATINA: INVERSIONES PRIVADAS EXTRANJERAS A FINES DE 1914
(Millones de dólares)[a]

Paí deudor	Países acreedores					
	Reino Unido	Francia	Alemania	Estados Unidos	Otro	Total
Argentina[b]	1.502	289	235	40	1.151	3.217
Bolivia[c]	17	25	...	2	...	44
Brasil	609	391	...	50	146	1.196
Colombia	31	1	...	21	1	54
Costa Rica	3	...	...	41	...	44
Chile[d]	213	...	56	225	...	494
Ecuador	29	2	...	9	...	40
El Salvador	6	...	...	7	2	15
Guatemala	44	...	12	36	...	92
Haití	—	...	...	10	...	10
Honduras	1	...	...	15	...	16
México	635	...	...	542	...	1.177
Nicaragua	2	...	...	4	...	6
Panamá	—	...	...	23	...	23
Paraguay	18	...	...	5	...	23
Perú[d]	121	1	...	58	...	180
República Dominicana	—	...	...	11	...	11
Uruguay	154	...	2	—	199	355
Subtotal I	3.385	709	305	1.099	1.499	6.997
Venezuela	30	2	15	38	60	145
Subtotal II	3.415	711	320	1.137	1.559	7.142
Cuba	170	...	...	216	...	386
Subtotal III	3.585	711	320	1.353	1.559	7.528
Sin distribuir por países deudores	—	—	—	41	—	41
Total	3.585	711	320	1.394	1.559	7.569

a Cuando la deuda estaba expresada en monedas europeas o latinoamericanas, fue convertida en dólares a la paridad de cambio del oro a fines de 1914. Las cifras corresponden a las cantidades pendientes al 31 de diciembre de ese año, a menos que se indique otra cosa.
b Cantidad pendiente al 31 de diciembre de 1918.
c Cantidad pendiente al 31 de diciembre de 1917.
d Cantidad pendiente al 31 de diciembre de 1915.
FUENTE: Naciones Unidas, *El Financiamiento Externo de América Latina*, p. 16.

Anexo Nº 5
AMERICA LATINA: INVERSIONES PRIVADAS EXTRANJERAS, POR SECTORES, A FINES DE 1914

Sectores beneficiarios	A. Cuantía de las inversiones de los países acreedores en millones de dólares[a]						B. Distribución en porcentajes
	Reino Unido	Francia	Alemania	Estados Unidos	Otros y sin distribuir por países acreedores	Total	
Agricultura	12	...	...	239	4	255	3,4
Minería	101	3	...	415	11	530	7,1
Petróleo	4	...	...	136	...	140	1,9
Ferrocarriles	1.667	152	15	305	203	2.342	30,9
Empresas de servicio público	546	17	75	127	149	914	12,0
Industria manufacturera	83	...	...	17	462	562	7,4
Comercio	2	...	...	34	449	485	6,4
Otros y sin distribuir por sectores beneficiarios	1.170	539	230	121	281	2.341	30,9
Total	3.585	711	320	1.394	1.559	7.569	100,0

a Cuando la deuda estaba expresada en monedas europeas o latinoamericanas, fue convertida en dólares a la paridad del cambio del oro a fines de 1914.
FUENTE: Naciones Unidas, *El Financiamiento Externo de América Latina*, p. 15.

Escaneado con CamScanner

Anexo Nº 6

LAS MAS BENEFICIOSAS INVERSIONES BRITANICAS EN MINERIA EN LATINOAMERICA

Compañía	Nº de años	Año inicial	Promedio anual beneficio
Anglo-French Ticapampa Silver (Perú)	15	1905	14,3%
Butters Salvador Mines (El Salvador)	14	1903	55,1
Cie. Aramayo de Mines en Bolivie	40	1910	15,5
Colombian Hydraulic Mining	13	1887	10,7
Copiapó Mining (Chile)	16	1886	11,0
Darién Gold Mining (Colombia)	12	1892	23,3
Esperanza (México)	10	1904	50,7
Frontino Gold Mines (Colombia)	74	1888	7,3
Lampa Mining (Perú)	15	1938	9,1
Mexico Mines of El Oro	19	1909	69,1
Nechí Mines (Colombia)	10	1916	53,0
Oroville Dredging (Colombia)	38	1915	19,1
Pato Consolidated Gold Dredging (Col.)	14	1939	29,1
Pato Mines (Colombia)	14	1919	90,0
Placer Development (Colombia)	18	1935	84,6
St. John del Rey (Brasil)	76	1875	9,2
San Francisco Mines of Mexico	29	1923	21,8
Santa Bárbara Gold Mining (Brazil)	12	1875	12,7
South American Copper (Venezuela)	9	1909	143,0
Tolima Mining (Colombia)	15	1881	19,4

FUENTE: Fred J. Rippy. "The most profitable British Mining Investments in the Hispanic World". *Inter American Economic Affairs.* V. III, Nº 2, 1954, p. 46.

ESTE LIBRO SE IMPRIMIO DURANTE EL MES DE FEBRERO DE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO EN LOS TALLERES TIPOGRAFICOS DE MIGUEL ANGEL GARCIA E HIJO EN LA CIUDAD DE CARACAS

Escaneado con CamScanner

Venezuela, a partir de 1870 en adelante, padeció el asedio de los monopolios empresariales consolidados en los principales países imperialistas. Sucesivas oleadas de capitales en forma de empréstitos o bajo la modalidad empresarial penetran las actividades ferrocarrileras, empresas mineras, puertos, empresas de servicio, de comercialización, etc., que tienen como finalidad ejercer el control directo sobre dichas actividades creando una sólida y espesa red de intereses empresariales que colocan al país a su merced tanto en el ámbito económico como en el político. La autora se ocupa en esta obra de estudiar estas siniestras y aventureras acciones empresariales. El libro está prologado por el distinguido y conocido investigador Dr. Domingo Alberto Rangel.

La Dra. Lola Vetencourt Guerra es profesora titular de la Universidad Central de Venezuela en la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Este trabajo fue presentado para su ascenso como titular y mereció "Mención Honorífica" y resultó también triunfador en el certamen "Premio Academia de Ciencias Políticas y Sociales" en 1983.

La autora también ha publicado: *El Imperio Británico en la Economía Venezolana 1830 - 1870:* editado por Ediciones FACES/U.C.V., 1981, que fue distinguido con el Premio Monografías Históricas "Enrique Bernardo Núñez" otorgado en 1980 por el diario "El Nacional" y también con la "Mención Especial" en el área de Ciencias Sociales conferida ese mismo año por la Asociación de Profesores de la U.C.V. Otra obra de Lola Vetencourt, en compañía de la Profesora Amelia Guardia, es *Historia Económica Mundial* Ediciones EB U.C.V. 1987.

Vegal Hnos. Editores
Telf. 572.5243 - Caracas
-28-04-88-
Bs-150.00-

Escaneado con CamScanner